DES HERRN DE KERGUELEN TRÉMAREC BESCHREIBUNG SEINER REISE...

Yves J. Kerguelen-Trémarec





Aus

Tit. Herrn

Ernst Christian Jasche,

angesehenen Handelsmanns und E. E. Hansgerichts Assessoris

Vermächtnis zur Rathsbibliothek

1787.





Des Herrn

de Kerguelen Tremarec,

Königlichen Schiffs-Lieutenants, Mitgliedes der königlichen Seeakademie, und Befehlshabers der Fregatten la Folle und l'Hirondelle,

Beschreibung

seiner

Reise nach der Nordsee,

die er

in den Jahren 1767 und 1768 an die Küsten von Island, Grönland, Färoer, Shetland, der Orkneys und Norwegen gethan.

Aus dem Französischen übersetzt.

Mit Kupfern.

Leipzig,
bey Siegfried Leberecht Crusius,
1772.

Vorerinnerung

des Herausgebers.

Die Reisebeschreibung, welche hier in einer deutschen Gestalt erscheinet, wird für Personen, die ihre Tage in dem Schooße einer unthätigen Ruhe dahin leben, und nur lesen, um sich zu belustigen, so gar viele Reize nun wohl eben nicht haben. Desto wichtiger ist sie für den Erdbeschreiber. Der Verfasser hat ein Meer beseegelt, welches in Ansehung der geographischen Richtigkeit noch sehr unbekannt ist. Er hat allen Scharfsinn, alle Geduld eines sorgfältigen Beobachters mitgebracht, daher wird man hier auch eine Menge Hülfsmittel finden, die mathematische und physische Beschaffenheit der Küsten, die er beseegelt hat, genauer zu bestimmen,

als bisher möglich gewesen. Hat der Verfasser gleich die Beschreibung der politischen Verfassung Islandes und Norwegens aus Quellen geschöpfet, die einem Deutschen endlich bekannt genug sind: so wird man doch durch eine Menge neuer und ihm eigener Beobachtungen hinlänglich dafür schadlos gehalten.

Der Verfasser hat sein Werk vornehmlich zum Behuf der Seefahrer geschrieben. Dadurch ist es freylich hin und wieder trocken geworden. Um eben dieser Ursache willen hatte er demselben verschiedene Aussichten der Küsten beygefüget, wie sie sich in gewissen Entfernungen dem Auge auf der See darstellen. Da nicht zu hoffen ist, daß diese Uebersetzung in die Hände vieler Seefahrer gerathen wird, so hat man diese Aussichten billig weggelassen, da sie das Werk nur theuerer würden gemacht, sonst aber nicht den geringsten begreiflichen Nutzen gehabt haben. Eben dieses gilt auch von den Planen verschiedener Bayen und Häfen, die für den Seefahrer wichtig, andern Arten von Lesern aber gleichgültig sind, und daher auch füglich weggelassen werden konnten. Man hat daher von allen

len bey dem Originale befindlichen Kupfern nur allein die allgemeine Karte von der Nordsee, und eine Karte von einem Stücke der norwegischen Küsten beybehalten, weil die letztere zur Berichtigung der Karten von Norwegen dienen kann.

Die Uebersetzung ist von einem geschickten Manne mit vielem Fleiße gemacht worden, und wird den Leser vermuthlich völlig befriedigen.
Leipzig, den 6 Oct. 1772.

Innhalt.

Einleitung. Seite 1

Erste Abtheilung.

Von der Fahrt von Brest nach Island. 9

Zweyte Abtheilung.

Beschreibung von Island. 50

Dritte Abtheilung.

Die Fahrt von Island nach Bergen. Beschreibung von Bergen, von Norwegen, und den gegen Norden wohnenden Völkern in Norwegen 99

Vierte Abtheilung.

Fahrt von Bergen nach der östlichen Küste von Island. Beschreibung der auf dieser Seite befindlichen Häfen. Beschreibung von den Färoerinseln, von den Shetlandinseln und Orkneyinseln. Rückreise nach Frankreich. 192

Zusatz zu den vier Abtheilungen der Nachricht von einer Schifffahrt durch das Nordmeer. 264

Einleitung.

Nachricht
von einer
Schiffahrt
durch
die Nordsee
an den
Küsten von Island, Grönland, Ferro, Schettland, den Orkadischen Inseln und Norwegen.



Einleitung.

Absicht der Aussendung.

Weil der König den Stockfischfang befördern und beschützen wollte, welcher vom April bis zum September an den isländischen Küsten zu geschehen pflegt; so bestimmte der Minister und Staatssecretär bey dem Seewesen, der Herzog von Praslin, die Fregatte la Folle nach Island zu gehen, um daselbst unter den französischen Fischern gute Ordnung zu halten, sie zu schützen und ihnen den Beystand zu verschaffen, dessen sie benöthiget seyn möchten. Gegen das Ende des Januars im Jahr 1767 erhielt ich zu Brest von dem Herzoge von Praslin den Befehl, mich wegen einer Sache, die den Dienst des Königs beträfe, nach Hofe zu begeben. Ich reiste augenblicklich ab, kam nach Versailles, und zeigte mich dem Minister, welcher mir sagte, daß er mich auserse-

hen hätte, die Fregatte la Folle von 26 acht- pfündigen Canonen, mit einer Besatzung von 200 Mann, zu commandiren, um die angeführte Absicht zu erfüllen. Ob mir gleich diese Fahrt viel Unruhe und Beschwerlichkeiten ankündigte, so verursachte mir doch das Unerwartete und die Neigung, die ich von meiner zartesten Kindheit an zum Reisen gehabt habe, ein Vergnügen, welches mir unmöglich ist auszudrucken. Herr **Rodier**, der Oberaufseher des Seewesens, ließ mir verschiedene Nachrichten und einige wegen der gedachten Fischerey ergangene Verordnungen zustellen. Ich hatte die Ehre, in eben der Rücksicht den Präsidenten **Ogier** zu sehen, der bey seiner Gesandschaft in Dännemark Gelegenheit gehabt hatte, diesen Zweig der Handlung kennen zu lernen, und der die deshalb entstandenen Zwistigkeiten zu unserm Vortheile beygeleget hatte. Der Präsident **Ogier** war so geneigt, mir alle Erläuterungen mitzutheilen, die ich nur wünschen konnte. Er sagte mir, daß der König von Dännemark einer zu Kopenhagen errichteten Gesellschaft die ausschließende Freyheit der Isländischen Handlung zugestanden hätte; daß ein jedes fremdes, ja so gar ein jedes andres dänisches

nisches Schiff, welches nicht dieser Gesellschaft zugehörte, in Gefahr wäre, confiscirt zu werden, wenn es auf den Küsten von Island angetroffen würde; daß diese Gesellschaft gewisse Schiffe, als Küstenbewahrer, unterhielt, um ihre Rechte zu unterstützen, und sich aller Schleichhändler zu bemächtigen; daß sich diese Küstenbewahrer vor drey Jahren zweyer Fahrzeuge von Dünkirchen bemeistert hätten, welche zu Kopenhagen wären verkauft worden; daß diese beyden Fahrzeuge auf den Stockfischfang an den Küsten von Island wären ausgelaufen, aber von den Küstenbewahrern in einem Hafen überfallen worden, da sie denn Wolle und andre verbotene Waaren bey ihnen gefunden hätten; allein, daß er, als damaliger Gesandter, sie zurückgefodert hätte, worauf sie mit Ersetzung alles Schadens und Verlustes wieder wären frey gegeben worden. Der Herzog von Praslin befahl mir hierauf, nach Dünkirchen zu gehen, um mich mit den Herren des dasigen Handlungsgerichtes wegen der Mittel zu besprechen, die Fischerey wieder in Aufnahme zu bringen, und ihr durch gute Vorschriften und Einschränkungen, die man unter den Fischern einführen müßte, einen glücklichen Fortgang zu versichern.

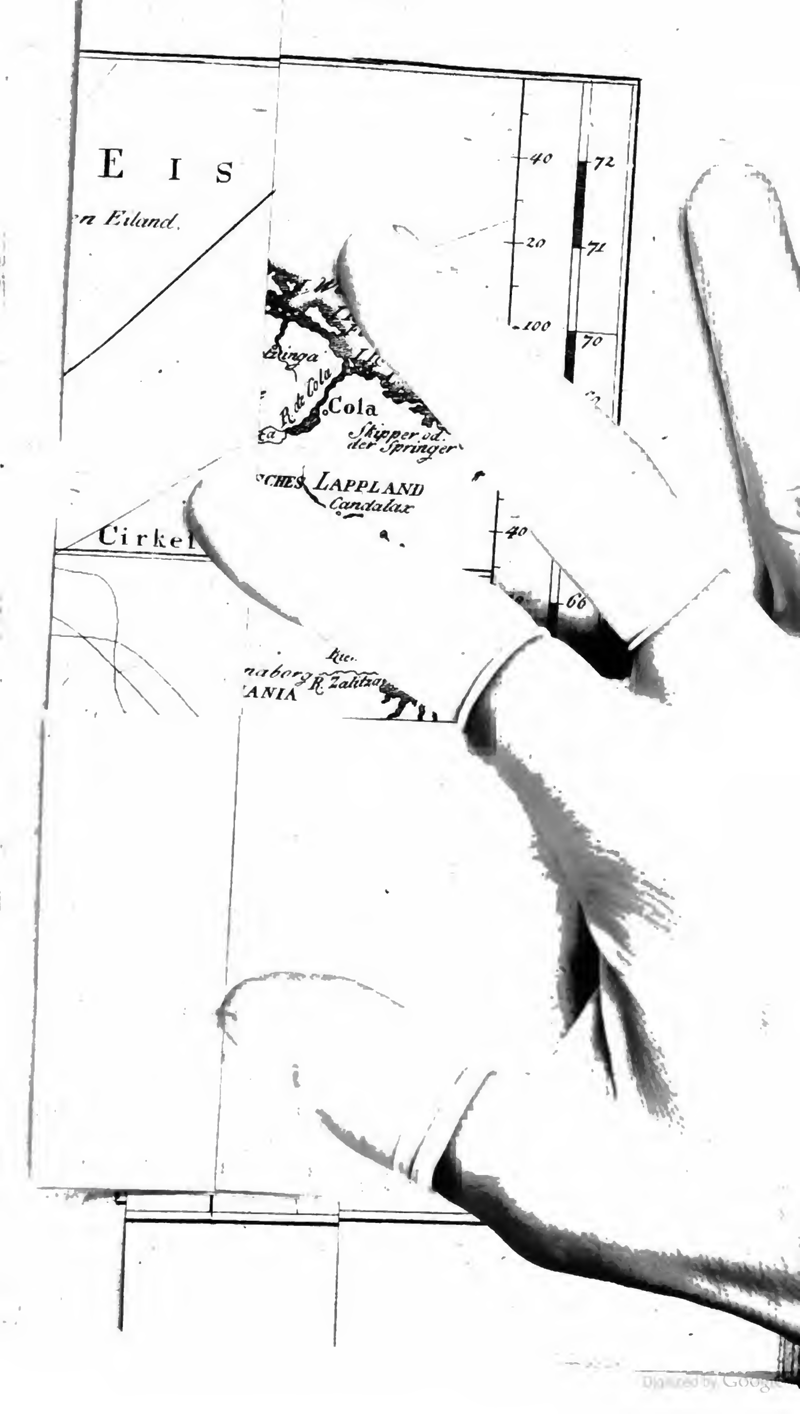
Nachdem ich zu Dünkirchen alle nöthige Maasregeln genommen, und zween der isländischen Gewässer kundige Schiffer ausgesucht hatte; so gieng ich nach Versailles zurück, um von dem Herzog von Praslin die letzten Befehle zu erwarten. Hierauf begab ich mich nach Brest, um meine Fregatte ausrüsten zu lassen. Am ersten April ward sie im Hafen angelegt, um gekielet zu werden; den 3ten ward sie wieder abgestoßen; und den 4ten fieng ich die Ausrüstung an, welche ich stückweise unter meine Officiers vertheilte, um die Sache zu beschleunigen. Dem Schiffslieutenant, dem Herrn Duchatel, der zugleich mein Secondlieutenant war, war, nebst dem Schiffsfähndrich, dem Herrn de la Martelliere, die Stellung des Schiffsgeräths und die allgemeine Einrichtung aufgetragen. Der Schiffslieutenant, Ritter Ferron, hatte nebst den Schiffsfähndrichen, den Herren Pehan und le Rouge, die Lebensmittel zu besorgen. Den Schiffsfähndrichen, den Herren Lerondel und dem Ritter Mengeau, war die Sorge für die Artillerie und Kriegsbedürfnisse übergeben; und die Herren Dorvault und Mengeau der Aeltere besorgten das Tau- und Takelwerk. Meine

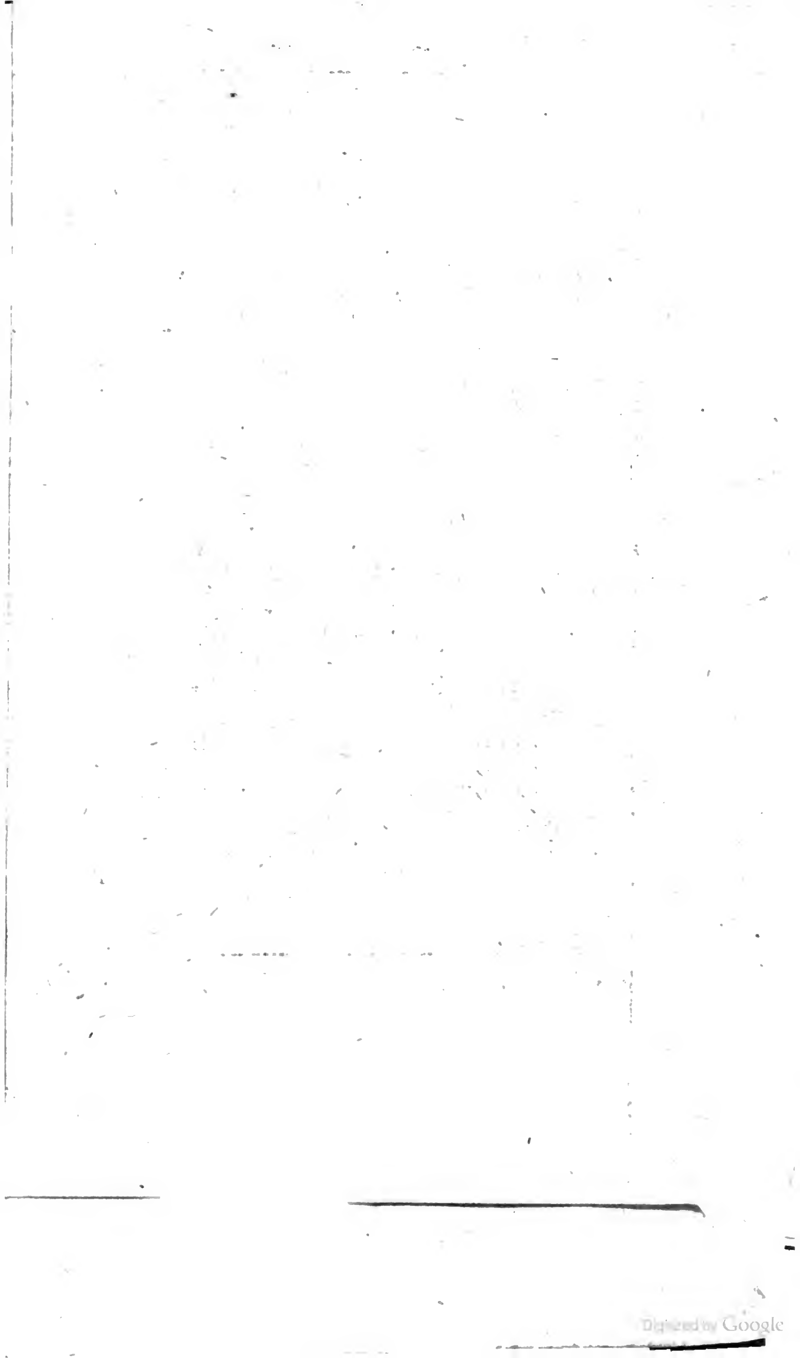
ne Fregatte ward durch die Bemühungen dieser Officiers, deren Geschicklichkeit ich nicht genug loben kann, in einer Zeit von vier Tagen ausgerüstet und mit Lebensmitteln auf ein halb Jahr völlig versehen. Den 11. April ward sie auf die Rhede geführt, wo ich in einer Tiefe von zehn Klaftern zwey Anker gegen Ostsüdost und Westnordwest in einen sandigten und schlammigten Grund auswarf. Nachdem sie befestiget waren, faßte ich die Spitze vom Porzic in West gen Süden, fünf Grad nach Süden, und die runde Insel in Süd gen Osten, 4 Grad nach Osten. Dieser Ankergrund ist der beste auf der Rhede: er wird der Graben genennt, weil sich die Tiefe rings umher erhebet; weil er aber ein wenig von dem Hafen entfernt ist, so wird er am häufigsten nur von großen Schiffen besucht.

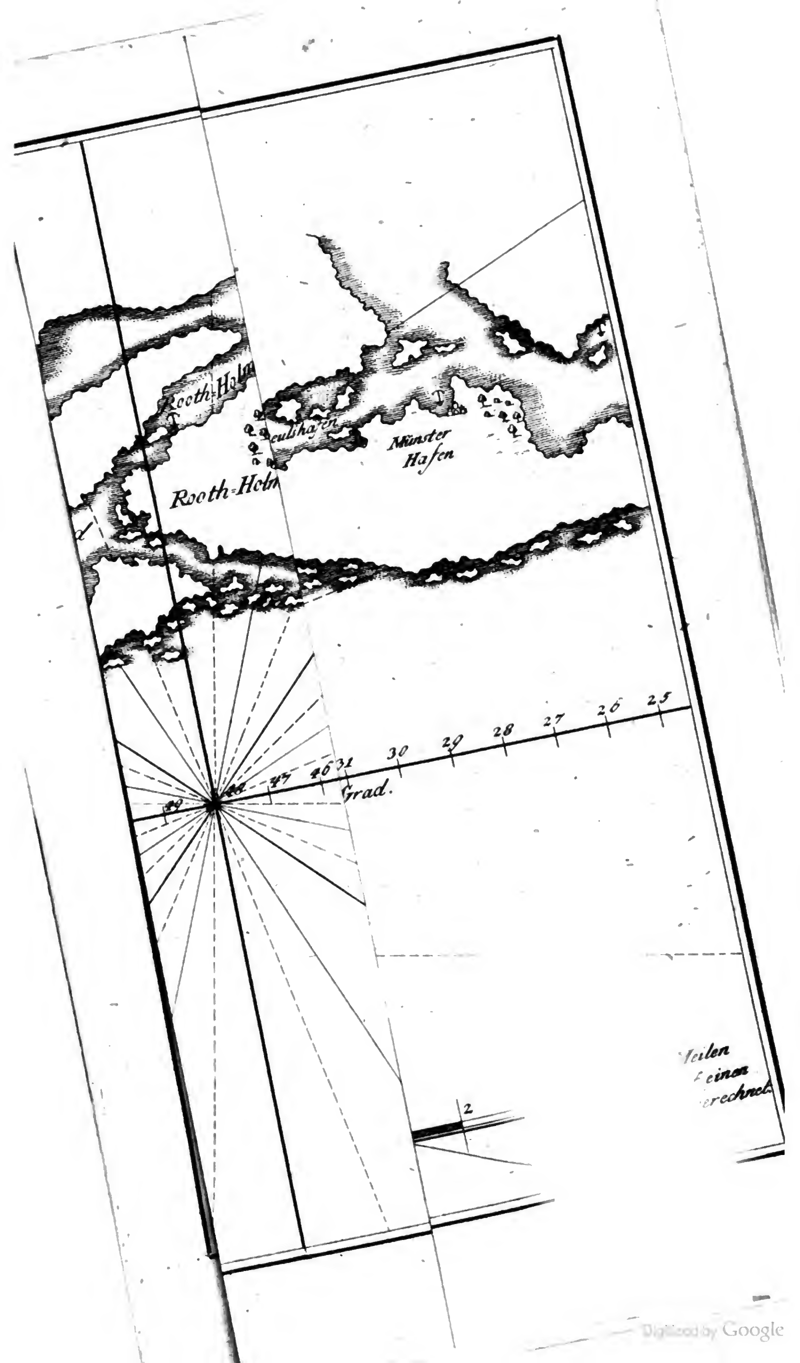
Auf der Rhede begegnete mir nichts wichtiges, bis den 21sten, da ich einen heftigen Windstoß von Süden und Südwest auszustehen hatte. Die Zeit, die ich auf der Rhede zubrachte, ward angewendet, die Mannschaft in allen nöthigen Handgriffen und besonders bey den Canonen zu üben. Herr Düchatel machte die Listen, so

wohl zu den gewöhnlichen Wachen, als auch zum Treffen. Die Ordnung vom Treffen war auf eine Art gemacht, der man billig allzeit folgen sollte; denn es wurden, zum Beyspiel, die Wache auf der rechten Seite des Schiffes zu den Canonen von ungerader Zahl, als 1, 3, 5, 7, und die Wache auf der linken Seite zu den Stücken von gerader Zahl, als 2, 4, 6, 8, vertheilt. Auf diese Art kann man niemals überrascht werden. Denn die Mannschaft, die auf dem Verdecke die Wache hat, kann Tag und Nacht die Hälfte der Canonen versehen und bedienen. Man kann sich auch auf einmal fertig machen und von beyden Borden fechten, indem man die von der rechten Seite auf die rechte, und die von der linken auf die linke Seite ruft. Endlich kann auch der wachende Theil die nöthige Uebung mit den Canonen verrichten, ohne iemanden von dem schlafenden Theile aufzuwecken.

Erste


E I S
Eiland
Cola
R. de Cola
Skipper od. der Springer
LAPPLAND
Candalax
Cirkel
R. Zalitza
ANIA




Rooth-Holm
Deulshafen
Münster Hafen
Rooth-Holm
25
26
27
28
29
30
31
46
45
Grad.
Meilen
einen
rechnet
2

Erste Abtheilung.

Von der Fahrt von Brest nach Island.

Den 26 April 1767 bekam ich meine Verhaltungsbefehle vom Hofe, und den Tag darauf, als den 27sten Vormittags um 9 Uhr verließ ich die Rhede von Brest mit einer anwachsenden Fluth, und mit einem schwachen Nordostwinde, der aber immer stärker ward, ie weiter ich mich vom Lande entfernte. Nachmittags um 5 Uhr erblickten wir die Insel Ouessant gegen Ost gen Norden, in einer Entfernung von 5½ Meilen. Ich ließ die ganze Nacht gegen Westnordwest steuern, um das hohe Meer zu erreichen, und weil ich bey anbrechendem Tage sah, daß sich die Winde auf der Ostseite festsetzten, so ließ ich das Vordertheil nach Nord gen Westen richten, um das Vorgebirge Clark zu erreichen. Den 28sten Mittags war ich, nach der bemerkten Breite, unter dem 48 Grade 46 Minuten, und unter dem 10 Grade 3 Minuten des westlichen Abstandes von dem parisischen Mit-

tagszirkel. Gegen Untergang der Sonne bemerkte ich 20 Grad Abweichung der Magnetnadel gegen Nordwest. Den 29sten, um halb neun Uhr Vormittags, entdeckte ich das Vorgebirge Clark, nachdem wir seit dem vorigen Tage ohngefähr 45 Meilen zurückgelegt hatten. Als wir um 10 Uhr noch auf 7 Meilen in Süd gen Westen von dem Vorgebirge Missene entfernt waren, ließ ich das Senkbley auswerfen, und fand fünf und sechzig Klafter Wasser auf einem schlammigten mit Kies vermischtem Grunde. Hierauf ließ ich nach Nordwest gen Westen arbeiten und steuern, so, daß ich mich den 29sten Mittags unter dem 51 Grade 5 Minuten der bemerkten Breite, und unter dem 12 Grade 24 Minuten der westlichen Länge befand. Herr Boutanquoy, mein Obersteuermann, hatte früh 21 Grad Abweichung bemerkt. Ich urtheilte, daß es besser wäre, die Fahrt auf das Vorgebirge Missene, als auf das Vorgebirge Clark zu richten, weil das erstere weit höher und leichter zu finden ist. Ich sah die Schillingsinseln, und fand, daß sie auf der von dem Herrn Bellin entworfenen und 1751 gestochenen Karte nicht richtig gezeichnet sind. Diese Inseln laufen viel weiter nach Westen,

Vorgebirge Clark.

und

und West gen Süden, als sie auf der angeführten Karte gezeichnet sind.

Beobachtung der Ströme im Meer.

Auf der Fahrt von dem Vorgebirge Clark bis zu den Schillingsinseln bemerkte ich, daß die Ströme sehr merklich nach Nordost giengen. Nachdem wir diese Inseln vorbeygeschifft waren, richtete ich den Lauf nach Nord gen Westen. Den 30sten, Mittags, beobachtete ich 52 Grad 44 Minuten Polhöhe, und befand mich, nach meiner Meinung, 14 Grad 54 Minuten westlicher Entfernung von dem parisischen Mittagszirkel. Um zwölf Uhr ließ ich gegen Nordnordost steuern; die Winde von Südost waren schwach, und das Meer war ruhig.

Den ersten May zu Mittage glaubte ich 53 Grad 18 Minuten Norderbreite zu seyn; allein, nach der Beobachtung fand ich 53 Grad 30 Minuten, welches mir in 24 Stunden einen Unterschied von zwölf Minuten gab. Dieser Irrthum konnte nicht von der Schnur des Meilenzeigers (Lock) herrühren, deren Knoten ich 47 Schuh 6 Zoll weit von einander hatte machen lassen; welches auch geschehen muß, weil eine

eine Seemeile 2850 *) Toisen beträgt; nämlich nach der Berechnung der Glieder von der Akademie der Wissenschaften, welche im Jahre 1672 gefunden haben, daß ein Grad am Himmel 57000 Toisen auf der Erde betrage **). Nimmt man den dritten Theil von 2850 Toisen, so bekommt man 950 Toisen nach dem Aichmaaße des Chatelet zu Paris, oder 5700 parisische Schuh; und wenn man diese wiederum mit 120 theilet, so erhält man 47 und einen halben Schuh für jeden Knoten, oder jeden Zwischenraum, der sich zwischen den Knoten der Schnur des Meilenzeigers befindet. Der Irrthum entstund auch eben so wenig aus den halben Minuten, deren Richtigkeit ich untersuchte, indem ich sie unter einander

*) Wegen Bequemlichkeit der Rechnung sage ich 2850 Toisen, anstatt 2853.

**) Eratosthenes, welcher 250 Jahr vor Christi Geburt lebte, bemühte sich, die Verhältniß der Grade des Himmels zu den Meilen der Erde zu finden; allein seine Berechnungen haben uns nur Ungewißheiten geliefert.

Anmerkung. Die 57000 Toisen geben 2850 Toisen für eine Seemeile, weil man in Frankreich behauptet, daß ein Grad 20 Meilen ausmache.

einander und mit der Bewegung des Sekunden=zeigers an meiner Uhr verglich. Man kann die kleinen Sanduhren, welche dienen, den Weg durch das Ablaufen der Schnur des Meilenzeigers zu messen, während ihrer Dauer, die nur von einer halben Minute ist, nicht oft genug berichtigen: denn der Wechsel der Trockenheit und der Feuchtigkeit kann große Unrichtigkeiten verursachen. Eine einzige Sekunde Unterschied in einer halben Minute macht in einem Wege von 1000 Meilen mehr als 30 Meilen Unterschied. Es wäre überflüßig, umständlicher von dieser Materie zu reden, da sie so oft, und besonders von dem Herrn Dechabert, nunmehrigen Capitain einer Fregatte, ist abgehandelt worden, welcher in seiner nordamerikanischen Reisebeschreibung alle Ursachen von den Irrthümern bey der Schifffahrt angiebt *). Es ist genug, wenn ich sage, daß die zwölf Minuten Unterschied in der Breite nicht von der Schnur des Meilenzeigers, noch von den Sanduhren, sondern von den

Strömen

*) Herr Goympy, Capitain einer Fregatte, hat gleichfalls sehr wichtige Anmerkungen über die Steuermannswissenschaft geliefert.

Strömen herrührten, welche in dieser Gegend nordostwärts gehen, und zwar, meines Erachtens, wegen der Bay Galloway, wegen der Lage der Landschaften, welche gegen Norden und Süden laufen, und wegen der Südwestwinde, die fast allezeit auf dieser Höhe wehen, und die nothwendig die Ströme bewegen müssen, sich gegen Nordost zu wenden.

Den folgenden Tag fand ich auch, meines Bedünkens, einen Unterschied der Höhe gegen Norden; ich ward auch schnelle Ströme und Seegras gewahr, deren Richtung nach Südwest und Nordost zugieng, welches mich in meiner Meinung bestärkte. An eben dem Tage bemerkte ich gegen Untergang der Sonne 22 Grad 50 Minuten Abweichung; und einige Zeit vor dem völligen Untergange hatten wir das angenehmste Schauspiel. Die Sonnenstralen, welche von den dicken Wolken am Horizonte gebrochen und zurückgeworfen wurden, stellten, in einer scheinbaren Entfernung von zwo Meilen von uns, einen schnellen Strom vor, der sich in Cascaden mit großen goldenen, himmelblauen und silbernen Wasserblasen herabzustürzen schien.

Den

Den 3, 4 und 5ten ist uns nichts wichtiges begegnet. Die Winde waren veränderlich; und ich legte die vortheilhaftesten Weiten in einem ununterbrochenem Laufe zurück. Bis den 3ten hatten wir den Wind von Südost gehabt.

Nachdem wir am 6ten den ganzen Tag nach Nord gen Osten mit frischen Ostwinden geseegelt waren, wir auch bey den vier Hauptseegeln hohes Meer hatten, daher wir auch die obern Seegel zum Theil einzogen, so fieng ich Abends um 8 Uhr an, mit dem großen Mastseegel allein zu fahren, und wir setzten unsern Weg nur bey Tage fort, weil ich glaubte, ohngefähr fünf Meilen Südsüdost von einer auf den holländischen Karten angemerkten Sandbank zu seyn. Den 7. Mittags beobachtete ich 56 Grad 41 Minuten Breite, und befand mich unter dem 16 Grade 15 Minuten westlicher Länge.

Den 8ten gegen Mitternacht entstund ein gewaltiger Sturmwind von Osten, und das Meer ward sehr unruhig. Es fiel Schnee und Hagel, und wir empfanden eine heftigere Kälte, als man zu Paris im härtesten Winter zu haben pflegt. Ich erinnerte mich damals der Anwendung,

dung, die Herr Frezier, als er sich in eben dem Falle befand, in welchem ich war, da er das Vorgebirge Horn vorbeyseegelte, von jenem Gedanken des Horaz auf sich gemacht hatte:

— — — *Meliusne fluctus*
Ire per longos fuit, an recentes
Carpere flores? *)

Es ist in der That ein großer Unterschied zwischen der Annehmlichkeit der schönen Tage, die man zu Lande in Frankreich im Maymonat genießt, und zwischen dem schrecklichen Wetter, das wir auszustehen hatten. Und indem ich das ruhige Leben, das man zu Lande führen kann, wenn man nur ein mittelmäßiges Vermögen hat, mit den Beschwerlichkeiten der See, besonders bey üblem Wetter, verglich, so wunderte ich mich darüber, wie sich ein Mensch, der ein ehrliches Auskommen hat, zweymal dem Eigensinne der Winde und der Wellen Preis geben könne. Aber vermöge einer besondern Gunst des Schicksals verlöschet eine Stunde gut Wetter das Andenken von vier und zwanzig Stunden Angst und Gefahr.

Den

*) Hor. im 3 B. Od. 27. V. 42. f.

Den 9ten hielt dieses Wetter noch immer an. Der Wind war noch eben so stürmisch, und das Meer noch eben so schrecklich. Ich blieb bey der vorigen Einziehung der Seegel. Ich wollte einen Augenblick das große Seegel über dem Mastkorbe nebst dem Fock aufspannen, um noch bey Tage die Breite einer andern Bank zu umfahren, die auf allen holländischen Karten angemerkt ist, und von deren durch den Untergang verschiedener Schiffe bestätigtem Daseyn mich die erfahrnen Schiffer versicherten, die ich am Bord hatte: aber ich war genöthiget, das große Seegel über dem Mastkorbe einzuziehen. Die gedachte Bank hat von Norden gegen Süden, nach dem Angeben der Holländer, 11 Meilen, und von Osten gegen Westen ohngefähr 5 Meilen. Ich habe sie auf unsern Karten anmerken lassen. Ich behaupte nicht, daß in dieser Gegend ein gefährlicher hoher Meergrund ist, aber ich bin überzeugt, daß eine Bank da ist, wie ich aus der ungeheuren Anzahl Vögel von mancherley Art, welche ich die Oberfläche des Wassers habe bedecken sehen, aus der Menge derer, welche den Grund niemals verlassen, und aus den Stößen habe urtheilen können,

Erhabener Meergrund.

die wir daselbst von dem Meere bekommen haben. Ich ließ zu verschiedenen Malen so wohl den Tag über, als auch bey angehender Nacht, das Senkbley auswerfen, doch ohne Grund zu finden. Ganz abgemattet von dem schlechten Wetter und von der Bewegung des heftig hin und her geschlagenen Schiffes, die uns schon seit zween Tagen beschwerlich war, legte ich mich nieder, um ein wenig auszuruhen, nachdem ich vorher dem Officier von der Wache befohlen hatte, um Mitternacht das Bley wieder auswerfen zu lassen, welches auch geschah. Nachdem man 65 Klaftern von der Schnur hatte ablaufen lassen, so schrie man: Grund! weil das Bley keinen fernern Nachlaß zu fordern schien. Weil man aber an dem Unschlitte, welches man unter das Bley legt, um eine Probe von der Beschaffenheit des Grundes zu erhalten, nichts bemerkte, so glaubte man, daß man sich geirret hätte; man wollte mich daher auch nicht aufwecken, welches ich doch zu thun befohlen hatte, wenn man Grund fände. Ich muthmaße, daß wir damals über das äußerste Ende der Bank gefahren sind, und daß das Senkbley auf den Rand derselben aufgefallen ist. Was mir dieses

Vermuthung eines hohen Meergrundes.

ses wahrscheinlich macht, ist dieses, daß, als ich den folgenden Tag das dicke Ende des Bleyes, an welchem man das Unschlitt befestiget, untersuchte, ich in demselben einige feine Sandkörner eingedruckt fand, deren Rauhigkeit man mit dem Finger spüren konnte. Ich vermuthe daher, daß die große Heftigkeit der Wellen das Bley abgewaschen, indem man es aus der Tiefe der See herauf gezogen hat, welches um so viel leichter hat geschehen können, weil der Eindruck nur einen sehr feinen Sand führte, der so gar mit Schlamme vermischt zu seyn schien.

Den 10ten und 11ten hielt das stürmische Wetter immer noch an. Die Winde von der Ostseite waren immer noch heftig, und das Meer immer noch stürmisch.

Den 11ten zu Mittage urtheilte ich, unter dem 61 Grade 20 Minuten der Breite, und unter dem 19 Grade 30 Minuten westlicher Entfernung von dem parisischen Mittagszirkel zu seyn. Nachmittags kamen die Winde aus Südost. Sie waren weniger ungestüm; demungeachtet aber fand ich das Wetter noch zu schlecht, um mich dem Lande zu nähern. Jedoch,

doch, weil ich um vier Uhr verschiedene Fahrzeuge, die man Doggers nennet, vorbey gehen sah, welche gegen Nordwest liefen und den Wind im Rücken hatten, so urtheilte ich, daß diese Fahrzeuge, welche Fischer führten, die nach Island giengen, den Tag vorher die Färoerinseln gesehen und erkannt hätten, und daß sie, ihres Weges gewiß, im Begriff wären, die Westmanninseln aufzusuchen, welche Island gegen Süden liegen. Der Lauf dieser Doggers und die Unannehmlichkeit des schlechten Wetters bewegten mich, daß ich den Schluß faßte, dem Winde zu folgen. Indessen faßte ich den Wind etwas besser, als diese Schiffer, und ließ gegen Nordnordwest steuern, um mich weiter oben, das heißt, weiter gegen Osten, als bey den Westmanninseln, dem Lande zu nähern.

Annäherung an Island.

Ich richtete die ganze Nacht meinen Lauf dahin, und den folgenden Tag, nämlich den 12 May, früh um 5 Uhr, erblickte ich das Vorgebirge Hekla, von welchem ich gegen Nordost ohngefähr 8 Meilen entfernt war. Nachdem ich das Vorgebirge Hekla erkannt hatte, richtete ich meinen Lauf nach Westnordwest, um auch die

die Westmanninseln zu entdecken, welche ich um acht Uhr zu sehen bekam. Zu Mittage beobachtete ich die Polhöhe, und aus dem Unterschiede meiner gefundenen Breite und der Breite des Landes sah ich, daß die Küste auf der grossen 1767 herausgegebenen Karte des Herrn Bellin überall 8 Minuten zu weit südwärts gezeichnet ist. Vormittags bemerkten wir bey dem Vorgebirge Hekla 29 Grad Abweichung. Ich fand, daß das Vorgebirge Hekla zwo Spitzen hat, die sich gegen Osten und Westen verlängern. Wir sahen auch den Berg Hekla, welcher, von dem Vorgebirge betrachtet, beynahe nordwestwärts liegt. Dieser feuerspeyende Berg, einer von den ansehnlichsten in der Welt, ist wegen seiner häufigen und bisweilen schrecklichen Ausbrüche bekannt. Ich werde in der Folge dieses Tagebuchs ausführlicher davon reden.

Zwischen dem Vorgebirge Hekla und den Westmanninseln geht eine große Krümmung ins Land hinein, wo man mich versichert hat, daß es sehr bequeme Oerter zum Ankern gäbe. Vornehmlich ist hinter der westlichen Spitze des Vorgebirges Hekla ein vortrefflicher Ankergrund,

 wo

wo man völlig sicher ist; man kann mit Süd- und Westwinden hineinkommen. Es giebt verschiedene Straßen durch die Westmanninseln hindurch; aber sie sind wenig bekannt, weil sie nur von Isländern besucht werden. Dennoch nähern sich einige Fischerfahrzeuge diesen Inseln, und halten sich daselbst auf, um zu fischen; ja, ich habe einen Dogger von Dünkirchen gesehen, welcher daselbst in acht Tagen 70 Tonnen Stockfische gefangen hatte. Zwischen allen diesen Inseln fließt ein heftiger Strom. Es schien mir, daß diese Inseln sich weiter südwestwärts ausbreiteten, als sie auf den französischen und holländischen Karten gezeichnet sind. Ich habe den Prospekt dieser Inseln so wohl, als des Berges Hekla selbst aufgenommen. Die Entfernung der Westmanninseln von der westlichen Spitze von Island ist auf der Karte des Herrn Bellin sehr richtig angemerkt. Die Ströme gehen von dem Vorgebirge Hekla bis zu den Vogelinseln gegen Westnordwesten; aber in der Mitte dieser Inseln gehen sie mit erschrecklichen Wirbeln nordwestwärts. Eilf Stunden lang ist daselbst volles Meer, wenn der Mond im Gegenscheine oder in der Verbindung stehet. Zwi-

schen

schen den Westmanninseln und der Spitze von Island, welche den Vogelinseln am nächsten ist, giebt es auf der Küste Oerter zum Ankern, wo man vor den Nordwinden sicher ist: aber so bald sich der Wind drehet, so muß man eiligst die Anker lichten, und sich auf das hohe Meer begeben. Auf dieser ganzen Küste ist keine Gefahr zu besorgen, und die Fahrt durch alle Vogelinseln ist besonders gut.

Eine gefährliche Insel.

Ohngefähr 20 Meilen von der westlichen Spitze von Island gegen Süden befindet sich eine Menge Klippen, welche eine niedrige und gefährliche Insel ausmachen. Diese Insel fand sich nicht auf unsern Karten, aber den Holländern war sie bekannt, weil sie oft von ihnen ist gesehen worden. Ein gewisser Einwohner von Island, ein Mann von vielem Verstande und einer großen Gelehrsamkeit, der verschiedene Reisen nach Kopenhagen gethan und so gar einen kurzen Entwurf von der isländischen Naturgeschichte verfertiget hat, redete oft mit mir von dieser gefährlichen Insel, welche nur auf den holländischen Karten angemerkt war. Nachdem ich ihm eine französische nach einem großen

Maaßstabe verfertigte Karte von Island geschickt, auf welcher ich die Lage dieser Menge von Klippen, nach Angabe der Holländer, mit Bleystift bemerkt hatte: so dankte er mir in einem lateinischen Briefe, welches die Sprache war, die mich in den Stand setzte, seinen gelehrten und nützlichen Umgang zu genießen. Das, was er mir von dieser niedrigen Insel sagte, war in folgenden Worten ausgedruckt: *Laetus video, te ipsum notauisse scopulos, quos ipse semel vidi transeundo.* „Ich sehe mit Vergnügen," schrieb er, „daß Sie selbst auf Ihrer Karte jene Klippen angemerkt haben, die „ich nur einmal im Vorbeygehen gesehen habe."

Den 12ten, Abends um 6 Uhr, fiengen die Winde an, sehr stark von der Nordostseite zu wehen. Ich ließ nach Nordwest gen Westen, und zwar ohne Seegel steuern, um nicht vor Tage die Vogelinseln vorbeyzuseegeln. Der Wind machte, daß wir ohne Seegel in einer Stunde 9 Knotenlängen, das ist, drey Meilen zurücklegten. Als ich mich früh Morgens um 2 Uhr auf der Mittagslinie der westlichsten unter den Vogelinseln zu befinden glaubte, so wollte

wollte ich die Seegel aufspannen, um den Wind zu fassen; weil er aber immer zu stark blieb, so war ich genöthiget, es bey den Seegeln des grossen Mastes, des Fock- und Besanmastes bewenden zu lassen.

Den 13ten zu Mittage fand ich 63 Grad 15 Minuten Breite, und glaubte, mich unter dem 26 Grade 15 Minuten des westlichen Unterschiedes von dem parisischen Mittagszirkel zu befinden.

In der Nacht vom 13ten zum 14ten ward der Wind noch weit stürmischer. Ich befahl, die Stange vom Besanmast niederzulassen, um die Seegel zu mindern; und um ein Uhr nach Mitternacht, da es so helle war, als am Tage, war die Gewalt des Windes so schrecklich, daß das Meer, welches ganz mit Schaume bedeckt war, sich nicht heben konnte. Worüber ich am meisten erstaunte, war dieses, daß ich bey der größten Heftigkeit dieses Sturmwindes viele tausend Vögel die Oberfläche des Meers bedecken sah, die sich weder durch die Annäherung noch durch die Bewegungen des Schiffes erschrecken ließen. Die Heftigkeit des Windes hatte sie unstreitig von den Vogelinseln verschlagen.

Dieses anhaltende schlechte Wetter fieng an, meiner Fregatte, die ohnedies alt war, nachtheilig zu werden; sie schöpfte Wasser, und wir waren genöthiget, alle zwo Stunden zu pumpen. Die Furcht, daß ich möchte gezwungen seyn, irgendwo einzulaufen, so daß ich den Zweck meiner Bestimmung nicht erreichen könnte, fieng an, mir Unruhe zu verursachen. Allein den 15ten ließ der Wind nach. Das Thermometer, welches den Tag vorher 4 Grad unter 0, oder unter dem Eispunkte war, stieg 3 Grad; woraus ich die Vermuthung einer bessern Witterung zog. Der Wind drehete sich auch in der That, des Abends gegen acht Uhr mit halber Stärke nach Südost. Ich glaubte, von der am weitesten in der hohen See gelegenen Vogelinsel eilf Meilen südwärts entfernt zu seyn. Ich ließ gegen Norden umlegen, um sie aufzusuchen: aber ich fand keine Insel, vermuthlich, weil die Ströme, die hier nach Westen gehen, weit stärker waren, als ich mir vorstellte. Als ich weiter nordwärts zu seyn glaubte, als die Vogelinseln, (welches ich theils aus dem Wege, den ich zurückgelegt hatte, theils aus dem Meere schloß, welches ich auf einmal freundlich fand, weil ich

mich

mich zwischen dem Lande befand,) so ließ ich nach Nordost steuern, um die Küste zu gewinnen, und sie desto eher zu Gesicht zu bekommen.

Den 16ten früh um 8 Uhr entdeckte ich gegen Nordost, in einer Entfernung von 15 Meilen, den Berg Jökel. Dieser Berg, oder vielmehr dieses Vorgebirge, welches sehr weit ins Meer hinausläuft, ist zugleich weit über den Horizont erhaben; und ich glaube, daß man es bey hellem Wetter auf zwanzig Meilen weit sehen kann. Ich muß hierbey erinnern, daß, weil das Land auf Island fast insgesammt und fast allezeit mit Schnee bedeckt und einander in Ansehung der Farbe gleich ist, man, wenn man es von einander unterscheiden oder erkennen will, theils auf dessen Höhe, theils auf dessen Gestalt, sehen muß. Nachdem ich bey diesem Vorgebirge die Breite aufgenommen hatte, so fand ich vermittelst der Vergleichung mit dem Stande des Schiffes, daß es auf den Karten zwar am rechten Orte steht, daß sich aber dessen mitternächtliche Spitze noch nicht weit genug gegen Nordnordwesten erstrecket. Die Ströme ziehen sich in dieser Gegend nordwärts. Die Abwei-

Berg Jökel.

chung

chung ist daselbst 31 Grad. Zwischen den Vogelinseln und dem Vorgebirge Jökel, ist eine grosse Bay, welche man Hannefiord nennet. Den Fischern ist sie fast gar nicht bekannt, und mit meinen Nachforschungen habe ich es dabey bewenden lassen, daß ich erfahren, wie sich verschiedene schöne Flüsse in diesen kleinen Meerbusen ergießen, und daß südwärts von dieser Bay eine Insel ist, an welcher man vier Faden tief Anker werfen kann, so, daß man vor allen Winden bedeckt ist.

Bredevick.

Indem ich meinen Lauf nordostwärts fortsetzte, so erblickte ich Nachmittags um zwey Uhr die Landspitze Bredevick oder Bredefiord. Die Bay Bredevick, die sich zwischen der Spitze gleiches Namens und dem Berge Jökel befindet, ist von einem großen Umfange und sehr tief. Ihre Oeffnung beträgt zwölf Meilen. Sie nimmt verschiedene schöne Flüsse auf. Man findet eine große Anzahl Inseln daselbst, und ich bin versichert, daß es hinter denselben sehr gute Gelegenheiten zum Ankern giebt; aber sie sind nicht bekannt. Ueberdies besuchen die Fischer diese Bay nur erst seit drey Jahren. Dennoch

noch aber fängt man sehr viel Stockfische daselbst. Wenn die Winde von der Nordseite kommen, so kann man mit völliger Sicherheit an der mitternächtlichen Küste der Bay Anker werfen; und man findet daselbst funfzehn bis zwanzig Faden tief Wasser, in einem sandigen Grunde. Man pflegt auch oft daselbst Anker zu werfen; aber diese Gelegenheit zum Ankern ist nur wider die Nordwinde gut.

Den 17ten früh kamen die Winde von Osten, und ich ließ arbeiten, um an der Landspitze Bredevick hinzufahren, der man wegen einer gefährlichen Sandbank oder Untiefe, die sich von der Landspitze bis ins hohe Meer erstrecket, nicht näher kommen darf, als zwey Ankerseile lang. Nachdem ich diese Spitze umfahren hatte, so erblickte ich, ungeachtet des Nebels, mehr als achtzig Fischerfahrzeuge. Ich seegelte mitten unter diese halb französische, und halb holländische Flotte, und pflanzte eine weiß und blaue Flagge, als das verabredete Zeichen auf die Spille meines Fockmastes, um mich zu erkennen zu geben. Ich fuhr bey verschiedenen französischen Fischern an, um Nachrichten von der Flotte und

von

von dem Fortgange des Fischfanges einzuholen. Ich besprach mich mit einem Fahrzeuge von Dünkirchen, von welchem ich hörte, daß es schon zehen Lasten gefangen hätte: welches für einen Fischfang von einem Monate schon sehr ansehnlich war; denn man braucht vierzehn Tonnen zu einer Last. Dieser Fischer setzte hinzu, daß er sechs Lasten bey den Westmanninseln gefangen, wo er sich acht Tage aufgehalten hätte.

Bey der Spitze Bredevick hat man 32 Grad Abweichung. Wir haben selbige zu verschiedenen Malen, so wohl vermittelst übereinstimmender Höhen, als auch vermittelst der Beobachtungen der Mittagslinie bemerket. Denn jedermann weis, daß, wenn die Polhöhe groß ist, die Beobachtungen des Aufgangs und Untergangs der Gestirne nicht sonderlich gewiß sind.

Den 18, 19ten und 20sten waren die Winde von Zeit zu Zeit veränderlich; bald kamen sie von Nordost, bald von Südwest; bald waren sie schwach, bald stürmisch. Man findet allezeit auf dieser Höhe eine sehr große Unbeständigkeit der Winde; indessen wehen sie doch am meisten von der Nordost- und Südostseite. Ich

wendete

wendete diese drey Tage dazu an, daß ich mir die Küste bekannt machte, und Beobachtungen von der Lage derselben anstellte.

Den 21sten hatten wir Westwinde, und weil ich nur zwey bis drey Fahrzeuge sah, so lief ich nordnordwestwärts, um die Flotte aufzusuchen. Als ich Vormittags um 10 Uhr sechs bis sieben Meilen vom Lande war, so ward ich inne, daß das Meer vor mir im Horizonte ganz weiß war. Die beyden dieser Küsten kundigen Lotsen, die ich in meiner Fregatte an Bord hatte, versicherten mich, dieser weiße Schein wäre nichts anders, als das Meer selbst, welches dort gefroren wäre. Ich setzte meinen Lauf nordnordwestwärts fort, um dasjenige, was ich sah, näher kennen zu lernen; und nachdem ich mich dieser weißen Gegend bis auf eine halbe Meile genähert hatte, so sah ich, daß die Oberfläche des Meeres völlig gefroren war, und daß sie, von der Nordwestseite nach dem Compasse bis an das Nordervorgebirge, welches uns ostsüdostwärts blieb, nur ein zusammenhangendes Ganzes ausmachte. Ich drehete mein Schiff, um mich von der Gefahr zu entfernen, und die Flotte da-

Bemerktes Eismeer.

vor

vor zu warnen. Das vorhergehende Jahr war die Straße, oder die Meerenge, zwischen Grönland und Island den ganzen Sommer hindurch vom Eise gänzlich gesperret gewesen.

Ursache von der Entstehung des Eises.

Ich kann nicht umhin, hier einige Betrachtungen über dieses gefrorne Meer und über die Eisberge anzustellen, die man im Nordmeere antrifft, wenn man aus Europa nach dem mitternächtlichen Amerika schiffet, und bisweilen auch, wenn man das Vorgebirge Horn umfährt. Man findet Eisberge, die Inseln, oder vielmehr festen Ländern gleich sehen, die viele Meilen in die Länge haben, und sich über zwey hundert Schuh hoch über die Oberfläche des Wassers erheben. Was soll man für eine Ursache von der Entstehung dieser ungeheuren Lasten angeben? Jedermann weis, daß der Mangel aller gewöhnlichen Bewegung in den unmerklichen Theilen die Kälte verursacht; daß die Kälte die wirkliche und unmittelbare Ursache des Eises ist; und daß es auch überdies noch andre mittelbare und zufällige Ursachen desselben giebt, als die Salz- und Salpeterartigen Theile, welche in der Luft ausgebreitet sind, und selbst mitten

im

im Sommer eine so heftige Kälte verursachen, daß Seeen und Flüsse davon gefrieren *). So veranlassen die Nordwinde in den nordlichen, und die Südwinde in den südlichen Gegenden die Kälte und Entstehung des Eises, indem sie kalte Körperchen oder Lufttheilchen von den Polen herzuführen, welche in die Oberfläche der Körper eindringen, und die Bewegung der unmerklichen Theile verhindern. Ich will einen Versuch machen, die verschiedenen Ursachen der Kälte und des Eises etwas umständlicher zu entwickeln.

Als den ersten Grundsatz nehme ich eine subtile und flüchtige ätherische Materie an, welche alle flüßige Körper umgiebt, und sie mehr oder weniger durchdringet. Wenn man nun die subtile Materie, welche die feinen Zwischenräume eines jeden flüßigen Körpers ausfüllet, heraus jagt; wenn man ihre Bewegung vermindert; wenn man ihre Schnellkraft schwächet,

*) Siehe die Reisen nach dem Orient, im achtzehnten Briefe.

chet, so, daß sie den Widerstand von den Bestandtheilen des flüßigen Körpers nicht mehr überwinden kann, (und eben dieses thut die Kälte): so wird man Eis haben. Folglich ist die Entstehung des Eises die unmittelbare Wirkung von der schwächern Bewegung der subtilen Materie, welche das Feuer und die Wärme ausmacht.

Nunmehr wollen wir auch die zufälligen Ursachen betrachten. Das Salz, das Niter, der Salpeter sind die erste zufällige Ursache von der Entstehung des Eises. In den Gegenden, wo sie sich im Ueberflusse befinden, wird die Luft damit angefüllt; sie dringen in die Oeffnungen flüßiger Körper, als eben so viel kleine Keile; sie versperren den gröbern Theilchen der subtilen Materie den Durchgang, und hemmen die Bewegung der unmerklichen Theile in den flüßigen Körpern: wodurch sie dieselben verhärten und in Eis verwandeln. Auf diese Art erwachsen in gewissen Höhlen, die sich in einer salpetrigen Gegend befinden, Eispyramiden; dergleichen man drey, jede funfzehn Schuh hoch, in einer Höhle bey dem Dorfe Chaux, fünf Stunden von

Besanßon,

Besanzon, im Jahr 1711, im Monat September, gefunden hat *).

Als die zweyte zufällige Ursache von der Entstehung des Eises, nehme ich den Wind an. Viele Leute bilden sich ein, daß der Wind die Entstehung des Eises verhindere. Es ist zwar nicht zu läugnen, wenn er große Wasserflächen, als Flüsse, Seeen und Meere, mit aller Gewalt anfallen kann, so verhindert er sie bisweilen zu gefrieren, so lange er sie beweget, und so lange er den Bestandtheilen des flüßigen Körpers die Zeit benimmt, sich zu vereinigen: aber es bleibet demungeachtet überhaupt gewiß, daß der Wind die Gestehung beschleunigen muß, wie ich sogleich darthun werde. Bey einer kalten zum Froste geneigten Witterung befördert ein trockner Wind, dergleichen der Nordostwind für unsern Erdstrich ist, die Gestehung. Denn die Luft, die sich über der Oberfläche eines flüßigen Körpers in der Ruhe befindet, nimmt nach und nach den Grad der Kälte dieses flüßigen Körpers an,

*) S. Historie der Akademie der Wissenschaften, vom Jahr 1712.

und erhält sich in demselben. Folglich ist die subtile Materie, welche die Oeffnungen des flüssigen Körpers durchläuft, und deren Bewegung allezeit der Bewegung derjenigen angemessen ist, die ihn unmittelbar umgiebt, noch nicht geschwächt genug, um die Gestehung zuzulassen. Wenn man aber die Mittheilung der Kälte auf die Oberfläche des flüßigen Körpers beschleuniget, und die Luft, welche sie berührt, mit Gewalt forttreibet, und an deren Stelle, so wie der Wind zu thun pflegt, eine kältere, eine dickere, kurz, eine solche Luft dahin bringet, welche erfodert wird, um die Gestehung zu bewirken: so wird man die äußere subtile Materie, die den flüßigen Körper berührt, und vermittelst derselben auch diejenige schwächen, die in demselben eingeschlossen ist; und die Bewegung dieser letztern wird immer und so lange abnehmen, bis sie zu demjenigen Grade herabgestiegen ist, welcher nöthig ist, wenn sie mit der erstern im Gleichgewichte bleiben soll. Allein, wenn die neue Luft ruhig bliebe, so würde man noch keine Gestehung haben. Wenn man aber jeden Augenblick fortfährt, die Luft von der flüßigen Oberfläche abzutreiben, und auf derselben allezeit eine andre an

deren

deren Stelle zu setzen, welche den zur Gefrierung nöthigen Grad der Kälte hat: so ist es offenbar, daß sie endlich der flüßigen Substanz ihren Grad der Kälte mittheilen, und die Bewegung dieser Substanz bis zur Gestehung vermindern wird. Folglich erzeugt der Wind die Gefrierung, so wie ein Fächer in uns die Empfindung einer Abkühlung hervorbringt, indem er die uns umgebende und von der Hitze des Bluts und der Ausdünstung erwärmte Luft abtreibet.

Die dritte zufällige Ursache von der Entstehung des Eises ist die Schwäche der äußerlichen Sonnenhitze; welche theils von der Entfernung ihres Ursprungs verursachet wird, theils von der schiefen und nachtheiligen Lage der Flächen, die ihre Stralen auffangen, theils endlich von der Dazwischenkunft der Dünste und einer dicken und hohen Atmosphäre, dergleichen die Nebel sind, die uns einen Theil ihrer Stralen vorenthalten. Hierbey ist auch zu bemerken, daß die schiefe Lage der Weltkugel die Ursache ist, warum die Sonnenstralen von einem weit größern Theile der Luft aufgehalten werden.

Es giebt noch verschiedene andre zufällige Ursachen, als, die Gegend des Erdstriches, die Beschaffenheit und Umstände der Oerter, und die Verstopfung der centralischen Ausdampfung, oder der Dünste, die unaufhörlich aus dem Schooße der Erde aufsteigen. Denn viele Naturlehrer, und unter andern ein berühmtes Mitglied der Akademie der Wissenschaften *), haben das Centralfeuer angenommen.

Nach dieser kleinen Betrachtung und Untersuchung der Umstände, ist es leicht einzusehen, daß das Meer um die Weltpole, sogar viele Meilen weit vom Ufer, gefriert **), und daß man große Eisschollen im Meere findet. Aber wie will man die Aufthürmung dieser Pyramiden, dieser schwimmenden Inseln und Thürme erklären, die man sechs bis acht Meilen weit sehen kann? Diese Eisberge, die anfangs aus verschiedenen zusammengestoßenen Eisschollen entstanden sind, müssen unstreitig ihre Erhöhung dem Schnee und dem Regen, der, wenn er auf dieses

*) Herr Dortous von Mairan.
**) Nachrichten von Trevoux, vom Jahre 1717.

dieses Eis fällt, gefrieret, zu verdanken haben; und ich bin der Meinung, daß, wenn sie zu einer gewissen Größe angewachsen sind, sie von Zeit zu Zeit in ihrem Umfange zunehmen. Ein gelehrter **Engländer**, der gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts schrieb, nahm die Meinung von einem beständigen Eise, besonders in den Gegenden um die Pole an; und ließ es gar so hoch steigen, daß er auch daraus die an ihrer Achse merklich verlängerte Gestalt der Erde zu erweisen suchte *). Auf diese Art erkläret er die elliptische Erscheinung des Erdschattens auf der Mondscheibe, in zwo Mondfinsternissen, deren eine von **Keplern**, und die andre von **Tycho de Brahe**, war beobachtet worden. Aber alle diese Gründe sind mangelhaft. Um die Pole gefriert das Meer nur funfzehn bis zwanzig Meilen weit vom Lande; und die Eisgebirge, welche die Schiffer daselbst antreffen, haben keinen größern Einfluß auf die Gestalt der Weltkugel, als auf eine Kugel, die vier Schuh im Durchschnitte hat, fünf bis sechs auf die Ober-

*) Herr Childrey, in seiner Geschichte der Seltenheiten von Schottland.

fläche derselben gestreute Hirsenkörner haben würden.

Den 22sten hatten wir starken Nordwestwind, einen dicken Nebel und hohes Meer; kurz, es hatte allen Anschein zu einem Sturme. Ich faßte deswegen den Entschluß, mich in der Bay Patriksfiord in Sicherheit zu setzen. Um eilf Uhr Vormittags, da es einen Augenblick helle war, ward ich viele Fahrzeuge gewahr, die nach verschiedenen Häfen flüchteten, um dem stürmischen Wetter zu entgehen. Ich für meine Person wählte die Bay Patriksfiord, weil sich einer von den Directoren der dänischen Handlungsgesellschaft daselbst aufhält, indem dieses die sicherste Rhede auf der ganzen Küste ist, und man sich von dieser Gegend jenes Ausdrucks des Virgils bedienen kann: *Sedes tutissima naui.*

Aufenthalt in der Bay Patriksfiord.

Ich lief unter beständiger Auswerfung des Senkbleys in die Bay ein, und fand überall 30 bis 35 Faden Wasser auf einem schlammigten Grunde. Nachdem ich bey den Magazinen der Compagnie, die ich eine halbe Viertelmeile weit auf der linken Seite ließ, vorbeygefahren war, so begab ich mich in eine Bucht, die von einer aus groben

Kies

Kies bestehenden Landspitze gemacht wird, um mich daselbst vor Anker zu legen, welches ich auch an einem Orte that, wo ich 22 Faden Wasser über einem schlammigten Grunde fand. Ich blieb einige Zeit gerade über dem Anker, und ließ unterdessen die Tiefe um die Fregatte herum mit dem Senkbleye ausforschen. Weil man nun gefunden hatte, daß hier keine Gefahr zu befürchten war, so ließ ich achtzig Faden vom Cabeltau ablaufen, und warf den Gabelanker aus, so daß das Schiff zwischen Südost und Nordwest zu stehen kam. Ich hatte in dieser Stellung das Magazin des Direktors nordnordostwärts, die steinernen Pyramiden, die sich auf der Sandspitze befinden, fünf Grad von Norden gegen Osten, und die erste Landspitze von der äußersten Seite der Bay fünf Grad nördlich von Nordwest gen Norden. Ich hätte weit näher am Lande Anker werfen und mich viel weiter in die Bucht hinein begeben können, aber es würde mir nicht so leicht gewesen seyn, daselbst zu lichten. Der rechte Zeitpunkt, sich vor Anker zu legen, ist der, wenn man sich auf der Mittagslinie der Sandspitze befindet.

So bald als meine Fregatte befestiget war, begab ich mich zu dem Direktor der dänischen Compagnie, welchem ich sagte, daß mich die stürmische Witterung genöthiget hätte, mich auf dieser Rhede vor Anker zu legen, nachdem mich der König von Frankreich auf die isländischen Küsten geschickt hätte, um Zucht und gute Ordnung unter den französischen Fischern einzuführen und zu erhalten, und um sie zu verhindern, mit den Isländern Handlung zu treiben, oder das geringste wider die Freyheiten der Compagnie zu unternehmen. Der Direktor nahm mich mit einer höflichen Kaltsinnigkeit auf, und schien mir von nichts weniger, als von dem, was ich ihm sagte, überzeugt zu seyn. Man hatte ihm gemeldet, daß sich drey französische Fregatten in diesen Gewässern aufhielten, daß sie dahin gekommen wären, den Schleichhandel mit den Insulanern zu bedecken, und daß wir ganz gewiß böse Anschläge hätten; allein, er ward bald von seinem Irrthume geheilet und eines Bessern überzeugt. Die scharfe Mannszucht, die ich beobachten ließ, zerstörte bald die nachtheiligen Vorstellungen, die man ihm von uns beygebracht hatte. Ich hielt allezeit eine Schildwache in

meinen

meinen Booten; ich ließ nur die Officiers ans Land steigen, und wendete mich in allem, was ich nöthig hatte, an den Direktor.

Den folgenden Tag nach meiner Ankunft in dieser Bay hatten wir einen beständigen Nordwestwind, einen heitern Himmel, und ziemlich angenehmes Wetter. Ich untersuchte dabey die Tiefe der Rhede, und fieng an, gewisse Punkte abzumessen und aufzunehmen. Ich setzte diese Verrichtung verschiedene Tage fort. Ich bestimmte die Lage der vornehmsten Landspitzen, vermittelst eines kupfernen Diopternlineals, welches mit einem Fernglase versehen war; und zeichnete einen Plan von der Bay, auf welchen man sich so wohl zum Laviren als auch zum Ankern verlassen kann, ob er gleich nicht mit dem äußersten Grade der Genauigkeit verfertiget ist.

Anmerkungen über die Rhede von Patriksfiord.

Diese Bay ist sehr groß, und es können funfzig Kriegsschiffe von der Linie in völliger Sicherheit darinnen vor Anker liegen. Die Einfahrt ist sehr bequem, und man hat keine Gefahr zu besorgen: blos dieses hat man zu beobachten, daß man ein wachsames Auge auf die Marsseegel richte, und die Hißleinen und Taue derselben

derselben stets in den Händen habe, wenn man mit widrigen Winden einlauft. Denn aus den Kehlen der Berge kommen ungestüme Winde und Wirbel, die ein Schiff nicht nur entmasten, sondern auch dessen Untergang verursachen können. Eben so wenig muß man auch allzu nahe an der Küste hinfahren: denn, weil sie sehr hoch ist, so kann man leicht in eine gänzliche Windstille kommen, und von den Strömen nach dem Lande getrieben werden. Die ganze Bay ist sehr rein, und man hat sich vor nichts zu fürchten, als vor einer Sandbank, welche sich von der westlichen Küste bis in die Mitte der Rhede nach der östlichen Küste erstrecket; aber von dem guten Ankergrunde sehr weit entfernt ist. Denn, so bald man die sandige Landspitze umfahren hat, so muß man sich auf die linke Seite wenden, um sich in der Bucht gegen Osten vor Anker zu legen. Der Grund bestehet daselbst aus einem festen Schlamm. Man hat auch gute Gelegenheit, sich aus einem Flusse mit frischem Wasser zu versehen. Man ist ferner vor den in dieser Bay gewöhnlichsten und stärksten Winden bedeckt, welches die Ostwinde sind: man würde daher meiner Meinung nach am be-

sten

sten thun, gegen Nordnordwest und Südsüdost die Gabelanker auszuwerfen. Die Fluth und die Ströme haben daselbst keine Gewalt, und so wohl die Seewinde, als auch die Nordnordwestwinde sind nicht stürmisch; denn ehe sie in das Innerste der Bay hineinkommen, haben sie ihre Macht schon verloren, und ihre Richtung wird durch die verschiedenen aus den Kehlen der Berge hervorkommenden Winde oft verändert. Ich habe so gar Fischerfahrzeuge mit einem nordwestlichen Sturmwinde von dem hohen Meere kommen sehen, welche daselbst eine Windstille, und so gar widrigen Wind gefunden haben, als sie sich dem Ankergrunde näherten.

Um die gewöhnliche Zeit der Abwechselung der Ebbe und Fluth in dieser Bay zu bestimmen, und zu erfahren, wie viel das Meer daselbst steiget und fällt, ließ ich an zween verschiedenen Orten, die ich besonders dazu ausersehen und nivellirt hatte, zween hölzerne ganz genau in Schuh und Zolle abgetheilte Maasstäbe setzen; der eine war in der Gegend, wo das Meer bey der Ebbe am tiefsten fällt, und der andre in derjenigen angebracht, wo es bey der Fluth am

höchsten

höchsten steigt. Durch dieses Mittel gelung es mir, zu erfahren, daß das Meer in Patriksfiord zehen Schuh drey Zoll Ebbe zu haben pflegt, und daß am 27sten May, da es Neumond war, das Meer um $5\frac{1}{2}$ Uhr zu seiner größten Höhe kam, welches in diesem Hafen die gewöhnliche Fluthzeit ist.

Die Rhede vor der Lusbay.

Weil wir den 28sten fast gänzlich stillen Nordwind und ein ruhiges Meer hatten, so begab ich mich auf den Weg, die Rhede in der Lusbay, welche der in Patriksfiord gegen Morgen gelegen ist, kennen zu lernen und ihre Tiefen zu erforschen. In der ganzen Bay befindet sich vieles Wasser, welches sehr ruhig und gesund ist. Wenn man von der Ostseite in die Bay einlauft, so hat man zween Felsen auf der linken Seite des Schiffes, und einige andre auf der rechten Seite, wenn man von der Westseite der Bay einlauft, bey einer Spitze, der wir den Namen Folle gegeben haben. Allein, diese Felsen sind sehr nahe am Lande, und folglich ganz und gar nicht gefährlich. Auf der linken Seite in der Bucht findet man einen Ankergrund; aber man ist daselbst nicht vor den Westwinden bedeckt. Der beste Ankergrund

aber

aber ist unstreitig in einer Bucht, auf der Süd-seite der Hütten oder Bauerhäuser, die auf einer kiesigten Landesspitze liegen. Man ist daselbst vor allen Winden vollkommen gedeckt. Niemals kann das Meer daselbst hoch gehen. Nachdem man den großen Anker funfzehn Faden tief hat ablaufen lassen, so könnte man noch überdies ein kleines Tau mit einem Wurfanker auf das Land, dem großen Anker gegen Norden, auswerfen; und dieser Wurfanker könnte an tüchtigen, in den Sand oder Kies eingeschlagenen Pfählen befestiget werden. In Ermangelung der Pfähle gebrauchet man dazu eiserne Haken, Walzen von Ankerwinden, oder auch Hebebäume. Man befindet sich also gegen Norden und Süden angegabelt; man hat noch zween Anker am Gallion wider die Ostwinde, welche daselbst die heftigsten sind, und man behält noch zween gewöhnliche Buganker übrig, wenn sich etwa ein Sturmwind erheben sollte. Denn, wie ich schon gesagt habe, man darf nur einen Wurfanker mit gedoppelt genommenen kleinen Ankertauen auf das Land auswerfen, welche letztern man sorgfältig mit Umschlägen umwinden muß. Wenn man in die Lusbay einlaufen will, so muß man

nach

nach Anweisung des Compasses seinen Weg nach Südsüdosten nehmen, und nach Südost gen Süden, wenn man sich in die Bay Patriksfiord begeben will.

Den 29sten zu Mittage entstund ein schrecklicher Sturmwind von der Nordostseite, welcher zweymal vier und zwanzig Stunden dauerte. Weil ich an dem Fuße eines großen Berges, der mich bedeckte, vor Anker lag, so hatte ich nicht allzu hohes Meer: allein die Geschwindigkeit der Wolken, und das Pfeifen der Taurollen zeugten von der Stärke des Windes. Wir hatten eine unerträgliche Kälte, und das reaumurische Thermometer stund den 30sten früh vier Grade unter 0, oder dem Eispunkte. Der Sturm trieb verschiedene große Eisschollen, die vermuthlich von dem gefrornen Meere, das ich gesehen hatte, waren losgerissen worden, bis vor die Einfahrt in die Bay. Der Anblick dieser Eisschollen, welche eine zusammenhangende Kette von zwo Meilen in die Länge auszumachen schienen, setzte mich weniger in Erstaunen, als die Nachricht, daß die Rhede Patriksfiord den 14 May beynahe ganz und gar zugefroren gewesen. Indessen

dessen hat der Direktor der dänischen Handlungsgesellschaft nicht nur mir, sondern auch allen meinen Officiers, dieses als gewiß versichert. Der Sturm bewog sechs und dreyßig, theils französische, theils holländische Fischerfahrzeuge ihre Zuflucht in die Bay Patriksfiord zu nehmen, deren verschiedene sehr beschädiget waren. Ich ließ sie in möglichster Geschwindigkeit ausbessern, und in drey Tagen konnten die, welche am meisten gelitten hatten, wieder in See laufen.

Zweyte Abtheilung.

Beschreibung von Island.

Während meines Aufenthalts in Island habe ich alles mögliche gethan, von allen Merkwürdigkeiten dieser Insel, von der Lebensart der Insulaner, von ihren Sitten, von ihrer Religion und Regierung, Nachricht einzuziehen. Ich habe alles untersucht, und die öftern Unterredungen, die ich mit dem Herrn Olave hatte, der sich schon seit vielen Jahren zu Patriksfiord aufhält und ein gelehrter Mann ist, setzen mich in den Stand, der Neugierigkeit des Lesers in allem, was die Insel Island betrifft, eine Genüge zu thun. Es haben einige Schriftsteller dieser Insel Erwähnung gethan, aber sie sind nur den Nachrichten einiger Fischer und einiger unwissender und in mathematischen Beobachtungen unerfahrner Seefahrer gefolget. Herr Anderson, Bürgermeister in Hamburg, hat seine deutsch geschriebene Naturgeschichte von Island nur aus mündlichen Erzählungen genommen, die

er von Leuten gehabt, welche auf den Stockfischfang dahin zu gehen pflegten. Herr Horrebow hat gleichfalls eine deutsche historische und physikalische Beschreibung dieser Insel, nebst kritischen Anmerkungen über des Herrn Andersons Geschichte, herausgegeben. Diese beyden Schriftsteller widersprechen sich oft. Wir haben noch eine andre Beschreibung von Island von la Pereire, dem Urheber der Meinung von den Präadamiten. Dieses sind die drey Schriftsteller, die uns einige Nachrichten von Island gegeben haben. Allein, weil diese Beschreibungen ganz fehlerhaft sind, so glaube ich, daß es dem Leser nicht unangenehm seyn werde, hier eine weit genauere und zuverläßigere zu finden. Ich werde dem Herrn Horrebow Schritt vor Schritt folgen, welcher als ein geborner Däne gründlichere Nachrichten gehabt hat.

Die Insel Island liegt in dem Nordmeere, zwischen dem 63sten und 67sten Grade der Breite, und zwischen den 15ten und 30sten Grade der westlichen Länge, nach dem parisischen Mittagszirkel. Der Ursprung des Namens dieser Insel kommt, wie ich glaube, von den

Ableitung des Wortes Island.

Worte *Ice*, welches im Englischen Eis bedeutet, und von *Land* her, welches mit eben demselben deutschen Worte einerley Bedeutung hat; so, daß diese Insel ursprünglich gleichsam ein Eisland genennet worden: durch eine Verstümmelung aber hat man, anstatt *Iceland*, *Island* gesprochen und geschrieben. Der Schnee, welcher diese Insel fast überall und zu allen Zeiten bedeckt, scheinet diese Meinung zu unterstützen.

Island ist hundert und dreyßig gemeine Meilen lang, deren fünf und zwanzig auf einen Grad gerechnet werden, und siebenzig Meilen breit. Von den Färoerinseln ist es nur acht und siebenzig Seemeilen entfernt, deren zwanzig einen Grad ausmachen. Es liegt nicht weiter, als fünf und dreyßig Meilen von Grönland, welches von der nach Island zu gelegenen Seite, wegen des Eises und wegen der Felsen, die es umringen, unzugänglich ist.

Die Geschichtschreiber bestimmen die Zeit, wenn Island entdeckt worden, nicht genau. Einige Schriftsteller haben es für das Thule der Alten gehalten, dessen Virgil in seinem ersten

sten Buche vom Landleben gedenket *). Ich finde vielmehr dieses Thule in der Insel Irrland, welches von Island hundert und vier und sechzig Meilen entfernt ist. Arngrim Jonas, der Verfasser der isländischen Chronik, widerlegt in seinem Specimine Islandico die Meinung einiger Schriftsteller, und unter andern des Pontanus, welche behauptet haben, daß Island das Thule der Alten sey.

Diese Insel ist im Jahr 798 von einem gewissen Nadok entdecket worden, welcher sie wegen des vielen Schnees, der das Land bedeckte, *Sneeland* nannte. Im Jahr 872 lernte ein Schwede, mit Namen Gardan, sie weit genauer kennen. Im folgenden Jahre nennte sie ein norwegischer Seeräuber, Namens Flocco, *Iceland*; und im Jahr 874 flüchtete ein vornehmer Herr aus Norwegen, mit Namen Ingulf, oder Ingult, dahin, weil er in seinem Vaterlande zween große Herren umgebracht hatte. Er fand das Land ungebaut und wenig be-

 wohnt;

*) Tibi seruiat vltima Thule. *Virgil.* lib. I. Georg. v. 30.

wohnt; und man glaubt, daß er der erste König daselbst gewesen sey.

Alles, was ich itzt gesagt habe, beweiset, daß Island bisher sehr wenig bekannt gewesen, und ich glaube, daß wir den Herren Anderson und Horrebow die ersten Kenntnisse davon zu verdanken haben.

Die Karten von dieser Insel sind bisher sehr mangelhaft gewesen. Wir hatten in Europa keine andre Karte von Island, als des Andreas Vellejus, eines Dänen, seine, welche im Jahr 1585 gestochen, nachher aber von den Holländern 1698, und von dem Herrn Bellin mit seiner allgemeinen Karte vom Nordmeere 1751 ist nachgestochen worden. Dieser geschickte Seemann, dessen nützliche Arbeiten uns eine schöne Sammlung von Rissen und Karten aller Art verschafft haben, hatte mir eine große und weitläuftige Karte von dieser Insel gegeben, die nach einem großen Risse war verfertiget worden, welcher von dänischen Ingenieurs an den Oertern selbst war aufgenommen und 1734 zu Stande gebracht worden; aber ich habe sie sehr schlecht und höchst gefährlich gefunden. Ich habe auf meinen

meinen beyden Reisen nichts unterlassen, sie zu verbessern, und ich schmeichele mir, daß alle Seefahrer mit derjenigen sehr wohl zufrieden seyn werden, welche Herr Bellin nach meinen Anmerkungen und Beobachtungen herausgeben wird.

Die Insel Island ist gleichsam nur ein Zusammenfluß von Bergen und steilen Felsen, die einander durchschneiden, indem sie fast parallel laufende Ketten, nach allen vier Hauptgegenden der Welt, vorstellen. Aber zwischen diesen Felsen und Bergen giebt es doch schöne Ebenen und angenehme Thäler, welche sehr gute Trifften für die Heerden abgeben. Die Berge sind fast alle unfruchtbar, unbebaut, und allezeit mit Schnee und Eis bedeckt. Viele unter diesen Bergen speyen Feuer; der berühmteste aber unter denselben auf der Insel, und selbst in der ganzen Welt, ist der Berg Hekla. Er hat 1766 gespieen, und eine so große Menge Steine ausgeworfen, daß das Meer auf der Südseite zwanzig Meilen weit in die hohe See davon ist bedeckt gewesen. Man darf sich nicht wundern, daß diese Steine auf dem Wasser schwimmen,

Feuerspeyende Berge.

 weil

weil sie von einem heftigen Feuer durchdrungen worden, welches in ihnen alle festen Theilen verzehrt hat. Die allezeit mit Eis bedeckten Berge heissen Jökul, oder Jökelen. Im Sommer fliessen große Ströme von ihnen, deren trübes und unreines Wasser den häßlichsten Gestank verbreitet. Um diese Jökelen herum giebt es einige noch weit höhere Berge, auf welchen aber das Eis nicht das ganze Jahr hindurch bleibt, weil sich vermuthlich Salpeter daselbst befindet, vermittelst dessen es schmelzen muß. Etwas ganz sonderbares ist es, daß man die Jökelen sehr oft zunehmen und abnehmen, und von Tage zu Tage bald sich erheben, bald sich erniedrigen siehet. Jeder Augenblick setzet, so zu sagen, etwas zu ihrer Gestalt hinzu, oder vermindert dieselbe. Wenn man, zum Beyspiel, den Fußtapfen eines Menschen nachspüren will, welcher den Tag vorher durch diese Berge gegangen ist, so verliert man diese Fußtapfen auf einmal an dem Fusse eines ungeheuren Eisklumpens, über welchen zu gehen ganz unmöglich ist; und wenn man um diesen Eishügel herumgeht, und auf der rechten oder linken Seite wieder hinaufsteigt, so findet man die Fußtapfen des Reisenden wie-

der

der auf der nämlichen Höhe, und auf der nämlichen geraden Linie, auf der man die erstern jenseits verließ: welches beweiset, daß dieser Eishaufen am vorigen Tage noch nicht da war. Man muß gestehen, daß diese Erscheinung ganz sonderbar ist.

Die Art zu reisen.

Man siehet also, daß es sehr beschwerlich ist, in diesem Lande zu reisen. Es giebt hier keine Wege für Wagen oder Karren. Man kann zwar reiten, und seine Sachen auf Pferden fortbringen: aber es giebt doch viele Gegenden, wo man nur zu Fusse gehen kann, und wo die Kaufleute genöthiget sind, alles auf dem Rücken fortzutragen. Ueberdies ist ein Reisender nicht versichert, daß er in diesem Jahre da werde fortkommen können, wo er im vorigen gegangen ist; denn das Thauwetter verursacht bisweilen, daß sich ganze Felsenstücke in der Mitte zertheilen, woraus unüberwindliche Hindernisse entstehen; und die Ströme, die sich von den Bergen herab stürzen, wälzen oft große Steine mit sich in die Straßen herab, welche dieselben bisweilen ausfüllen, und also völlig unwegsam machen.

Bevölkerung.

Island zählet heut zu Tage mehr als siebenzig tausend Seelen. Ehemals vor der schrecklichen Pest, welche man die schwarze Pest nennet, und welche alle Nordländer in der Mitte des vierzehenden Jahrhunderts verwüstet hat, war es noch weit bevölkerter. Die isländischen Jahrbücher sagen gar nichts von dieser traurigen Begebenheit. Man weis nur aus mündlichen Nachrichten, daß die Seuche blos in denen mit einem dicken Thaue bedeckten Ebenen und Thälern gewütet, und daß man, um dem Tode zu entgehen, sich auf die höchsten Felsen hat begeben müssen.

Die Seeküsten dieser Insel sind weit bewohnter, als das Innere des Landes, und zwar wegen der erstaunenden Menge Fische, die sich an den Küsten einfinden, und wegen der Bequemlichkeit der Handlung mit den Schiffen der Compagnie, die sich in verschiedenen Häfen niedergelassen hat. Island würde noch weit bevölkerter seyn, wenn nicht die häufigen Erdbeben wären, bey welchen mehr als einmal eine große Menge Einwohner umgekommen ist. Und was auch Herr **Horrebow** sagen mag, wenn er den

Herrn

Herrn Anderson mit seiner von den Erdbränden und Erdbeben gemachten Beschreibung lächerlich zu machen sucht: so wird man doch aus der Erzählung des Herrn Horrebows selbst urtheilen können, ob diese Entzündungen ein Spielwerk sind, über welches man scherzen könne. Er druckt sich selbst davon in folgenden Worten aus *): „Im Jahr 1726 empfand man einige „Erderschütterungen in den mitternächtlichen Di„strikten. Nach diesen Erderschütterungen fieng „ein großer Berg, den man Krabla nennet, „an, mit einem erschrecklichen Getöse Rauch, „Feuer, Asche und Steine auszuwerfen. Ein „schreckliches Schauspiel für diejenigen, welche „da herum wohnten, und besonders für zween „Reisende, welche unten an diesem Berge hin „giengen! Allein, sie kamen unbeschädiget da„von, weil kein Wind dabey war, und weil die „entzündeten Steine, welche der Berg ausspie, „in einer geraden Linie wieder herab fielen. Er „brannte zwey bis drey Jahr; und im Jahr „1728 setzte das Feuer desselben auch einige nahe „bey diesem feuerspeyenden Berge gelegenen „Schwe-

Erdbeben und Erdbrände.

*) Kritische Anmerkung, S. 39.

„Schwefelberge in Brand. Sie brannten eine
„Zeit lang, bis die mineralischen Materien, wel-
„che geschmolzen waren, sich in einem Feuerstro-
„me sammleten, der von diesen Bergen gegen
„Mittag floß. Die Einwohner, die sich an den
„Ufern des großen Seees, welcher Myvatn ge-
„nennet wird, drey Meilen weit von demselben
„Berge niedergelassen hatten, fürchteten sich vor
„diesem brennenden Flusse, der sich ihren Woh-
„nungen näherte. Sie brachen daher ihre Häu-
„ser ab, und schlugen ihre Wohnung an einem
„andern Orte auf. Kurz, der Fluß gieng im-
„mer weiter, und kam endlich bis an die Mey-
„erhöfe und an den vorhin gedachten See. Da-
„selbst zerstörte, verbrannte und verwüstete er
„ein Landgut, mit Namen Reickchild, die da-
„zu gehörigen Fluren, und zwey andre Landgü-
„ter Groff und Fragrenes, welche nach den nie-
„drigsten Ufern des Seees zu gelegen waren.
„Dieser Feuerstrom warf sich endlich mit einem
„erschrecklichen Brausen in den See Myvatn,
„indem er eine entsetzliche Aufkochung und einen
„schäumenden Wasserwirbel in demselben verur-
„sachte.“ Man kann sich von den Erdbeben
und Erdbränden in Island aus dieser Beschrei-

bung

bung des Herrn Horrebow eine Vorstellung machen, welcher die Sache gewiß nicht wird übertrieben haben. Denn er scheint, als ein Däne, sehr geneigt zu seyn, die natürlichen Fehler einer zu Dännemark gehörigen Insel zu bemänteln. Allein, man kann mit Grunde der Wahrheit sagen, daß Island allen Arten von traurigen Veränderungen unterworfen ist. Man siehet zu gleicher Zeit Berge versinken und Seeen entstehen, Jökelen oder Eisberge schmelzen, sich entzünden, und das Schrecken des Schiffbruchs durch Feuersbrünste verdoppeln.

Heiße Quellen.

Man findet in verschiedenen Sysseln von Island heiße Wasserquellen. Die Herren Horrebow und Anderson stimmen in der Beschreibung der besondern Wirkungen verschiedener dieser Quellen mit einander überein. Der wunderbarste aber unter allen diesen Brunnen ist derjenige, welcher bey einem Meyerhofe, Namens Reykur, in dem Bezirke von Husevigs angetroffen wird. Man siehet daselbst drey heiße Quellen, welche ungefähr dreyßig Toisen weit von einander entfernt sind. Das Wasser kochet in einer nach der andern wechselsweise auf.

Diese

Diese drey Quellen sind in einer ebenen Gegend. Zwo unter denselben lassen ihr Wasser, welches auf achtzehn Zoll hoch steigt, zwischen Steinen hervorschießen. Die dritte hat eine runde Oeffnung, in der Größe eines Braubottichs, und treibet ihr Wasser auf zehen Schuh hoch. Was am meisten zu verwundern ist, das ist dieses, daß diese drey Quellen nur wechselsweise ihr Wasser aufsteigen lassen, und dreymal hinter einander aufkochen; welches für diejenigen, die nahe bey denselben sind, eine Warnung ist, sich hinwegzubegeben. Etwas vorzüglich merkwürdiges ist es, daß, wenn man einen Stein, so groß er auch seyn mag, hineinwirft, die Stärke der Aufwallung ihn wieder herauswirft. Herr Olave hat mir gesagt, daß die in der Nachbarschaft der heißen Quellen sich aufhaltenden Einwohner ihr Fleisch und ihre Fische darinnen kochen, und daß die Reisenden Wasser darinnen sieden lassen, um einen Thee zu machen.

Marmor, Krystall.

Man findet in einigen Gegenden von Island Marmor, und bisweilen auch Krystall in den Felsen. Der isländische Krystall hat die Eigenschaft, daß er alle Gegenstände, die man

dadurch

dadurch ansiehet, verdoppelt. Herr Horrebow glaubt, daß es nicht so wohl ein Krystall, als vielmehr eine Art von Spiegelsteine ist. Allein er irret eben so wohl, als diejenigen Schriftsteller, welche wegen des blätterigen Gewebes dieses Krystalls geglaubt haben, daß es eine Art von Talk ist. Man hat ihn auch unter die Klasse der Seleniten versetzt. Allein, es ist erwiesen, daß es ein Kalkspath ist', welchen man nicht mit andern Mineralien, die ihm ähnlich sind, verwechseln muß. Man kann hierüber das vortreffliche Werk des Herrn Huygens über das Licht, und die Nachrichten von der Akademie der Wissenschaften auf das Jahr 1710 nachschlagen.

Metalle.

Island verschließt auch Kupfer und Eisen in seinem Schooße; und ich habe oft selbst gediegene Stücken von diesen Metallen in den Bergen gefunden. Herr Horrebow versichert, daß man täglich, fast auf der Oberfläche der Erde, große Stücken Silber antrifft; allein, ich habe niemals gesehen, noch auch von jemanden sagen hören, daß man welches entdeckt hätte.

Schwefel.

In den Bergen so wohl, als in den Ebenen giebt es Schwefel. Man erkennet ihn an den Ausdünstungen, die aus der Erde aufsteigen, und an der Nachbarschaft von heißen Quellen. Der Schwefel ist allezeit mit einer Lage von Thon oder Sand bedeckt. Dieser Thon ist von verschiedenen Farben, weiß, gelb, grün, roth und blau. Man gräbt nur zwey bis drey Fuß tief, um recht guten Schwefel zu finden. Man wählet vorzüglich diejenigen Gegenden, wo man eine kleine Höhe siehet, auf deren Gipfel sich gleichsam ein Heerd befindet, aus welchem ein warmer Dunst aufsteiget. In einer kleinen Entfernung von der Anhöhe findet man Schwefel in kleinen abgebrochenen Stücken; aber unter dem Hügel selbst findet man den dichtesten Schwefel in der größten Menge. Die Leute, welche den Schwefel graben, brauchen die Vorsicht, ihre Schuhe mit Lappen von grobem wollenen Tuche zu umwickeln, um sich nicht die Füsse zu verbrennen. Der Schwefel ist in der That so heiß, wenn er aus der Erde gebracht wird, daß es unmöglich ist, ihn in den Händen zu erhalten.

Herr

Mangel am Holze.

Herr Horrebow tadelt den Herrn Anderson deswegen, daß er sagt, es gäbe in Island kein Holz; und führet darauf zwey bis drey Wälder an, welche, wie er sagt, mehr als eine halbe Meile im Umfange haben. Ich für meine Person habe ganz und gar kein Holz gesehen; und man hat mir gesagt, daß es nur an einigen Oertern Sträucher und kleine Gebüsche von Dornen und Wacholderbeersträuchern gebe. Allein, die allezeit gütige Natur hält die Einwohner durch eine ungeheure Menge von Holz schadlos, welches das Meer in verschiedenen Gegenden der Insel an das Ufer wirft. Auf den Küsten aber, wo das Meer kein Holz hin bringt, machen die Einwohner ihr Feuer von Torf und Fischgräten, welche sie vorher in einen aus Stockfischlebern gesottenen Thran tauchen. In verschiedenen Gegenden ziehet man auch bey dem Graben alte Wurzeln aus der Erde, welche beweisen, daß diese Insel ehemals ist mit Holze bedeckt gewesen.

Mineralisches Holz.

Herr Olave hat mir auch Stücken von einer besondern Art von Holze gezeigt, welches man im Sande, und noch österer mitten unter den Steinen findet. Dieses Holz, welches er auf

Lateinisch *lignum fossile* nannte, ist schwarz und schwer, und gleichet dem Ebenholze. Die Isländer nennen es schwarzen Brand. Man findet es in großen und kleinen Stücken, und zwar allezeit unter Felsen, welche es umschließen. Dieses Holz, wenn es anders welches ist, verdienet die ganze Aufmerksamkeit der Naturkündiger. Herr Olave hat mir in einem seiner lateinischen Briefe folgendes davon gesagt: „Zur „Klasse der Petrefacten haben einige das mine„ralische Holz gezählet; aber mit Unrecht, weil „sie es vermuthlich nicht gesehen haben. Denn „desselben natürliche Beschaffenheit, nach wel„cher es sich wie Holz spalten, hobeln und höchst „glatt poliren läßt, beweiset das Gegentheil. „Dennoch aber ist diese mineralische Art kein le„bendiges Holz oder Gewächs, weil es keine den „Nahrungssaft einzuziehen geschickte Gefäße „hat, weil es in der Erde nicht Wurzel schlägt, „noch sich über der Erde in Zweige ausbreitet. „Von den Isländern wird es schwarzer Brand „genennet. Es wird aus den Klüften der Fel„sen ganz unrein, mit einer Rinde oder viel„mehr mit Erde überzogen, gebracht. Inwen„dig hat es die zartesten in die Länge gezogenen

„Fibern.

„Fibern. Je dichter es ist, desto vollkommener „ist es; das biegsame ist das beste; und es giebt „dem Ebenholze nichts nach. Daher wird es „auch von den Einwohnern zu Kugeln, zu Füssen „unter Schränken und Tischen, u. s. w. gedrech„selt. Es ist schwerer, als jedes andre Holz, „und sinket im Wasser unter; es verfault nicht; „und entzündet sich nicht leicht, wenn es ans „Feuer gebracht wird, sondern brennet wie Erde. „In Ansehung seiner Materie scheinet es eine „Art von Holze zu seyn; in Ansehung seiner „Herkunft aber scheinet es zu den Mineralien zu „gehören. Wie es sich in Island zuerst erzeu„get habe, bleibet so lange unbekannt, bis man „seine wahre innere Beschaffenheit wird entdeckt „haben. Und warum sollte es nicht der Mühe „werth seyn, die Natur desselben genauer zu un„tersuchen?“ Der Leser wird es hoffentlich nicht übel aufnehmen, daß ich dieses Stück eines Briefes hier eingerückt habe, weil es dazu dienen kann, die Natur dieses mineralischen Holzes einigermaßen kennen zu lernen.

Gewächse.

Ein Kräuterkenner würde in Island viel zu thun finden. Ich werde mich in keine um-

ständliche Beschreibung der heilsamen Gewächse einlassen, welche das Land in großer Menge hervorbringt, und welche größtentheils in Frankreich unbekannt sind. Diese Gegenstände gehören nicht zu meiner Absicht. Demungeachtet habe ich angemerkt, indem ich zugleich die Weisheit der Vorsicht bewundert, daß die für die Einwohner nöthigsten Kräuter daselbst sehr gemein sind, als: der Knoblauch, der Sauerampfer und das Löffelkraut, welches vortreffliche Verwahrungsmittel wider den Scharbock, die herrschende Krankheit des Landes, sind. Man findet daselbst auch überall die Angelika. Sie wächset in so großem Ueberflusse, daß sie die Einwohner oft zu ihrer Speise gebrauchen, und sie ihrem Viehe zu fressen geben. Uebrigens ist sie von einem ausnehmend guten Geschmacke, und von einer außerordentlichen Größe.

Ein Gewächs, woraus man Brod macht.

Das sonderbarste und kostbarste Kraut aber ist dasjenige, welches man auf den Felsen findet, und eine Art von Moos ist, die dem Lungenkraute ziemlich gleich kommt. Viele Isländer machen Mehl daraus, welches sie dem Weizenmehle vorziehen. Sie nennen es Fialla-Gras,

das

das heißt: Felsenkraut, oder Berggras. Herr Olave rühmt dieses Gewächs in einem seiner Briefe an mich, mit welchem er mir zugleich eine Handvoll davon überschickte. Er druckt sich in demselben folgendermaßen aus: „Ich „überschicke Ihnen, mein Herr, das Kraut, „welches bey den Isländern die Stelle des Brods „vertritt. Es kommt dem Lungenkraute nahe, „und ist seit langen Zeiten *muscus Islandicus* „genennet worden. Dieses Kraut wächset in „felsigten Gegenden auf hohen Bergen, so, daß „man mit Recht sagen kann, daß uns Gott Brod „aus Steinen giebt. In der Erde oder in nie„drigem Boden wächset es niemals, schlägt auch „nicht Wurzel darinnen. Wir machen uns ein „herrliches Gericht daraus, insgemein ein Ge„müse mit Milch, welches so angenehm und ge„sund ist, daß ich es allen Mehlspeisen vorziehe. „Es ist auch eine vortreffliche Brustſtärkung, und „ein sicheres Mittel wider die Dysenterie.“ Man siehet hieraus, daß Herr Olave, der in der Botanik überaus erfahren ist, diesem Kraute viel heilsame Tugenden zuschreibt.

Hülsenfrüchte und Obst können in Island nicht wachsen, weil die Kälte, wie Herr Ander- Früchte.

 son

son bemerket, allzu heftig ist. Und was auch Herr Horrebow sagen mag, welcher vorgiebt, in dem Garten des Landvogts zu Bessested Johannisbeeren gegessen zu haben, so glaube ich doch, daß es weit schwerer ist, in Island Rüben zu erzeugen, als Ananassen zu Paris. Eben so wenig ist es möglich, Getraide daselbst aufzubringen. Und die Verordnungen wegen des Ackerbaues, auf deren Ansehen Herr Horrebow seine Erzählung gründet, beweisen nicht, daß die Ländereyen in Island jemals wären besäet worden. Denn die gesetzgebende Klugheit sieht oft auf Fälle voraus, die sich doch niemals eräugen.

Der Feldbau.

Bäre.

In Island siehet man kein wildes Thier. Es kommen bisweilen Bäre dahin, welche auf Eisschollen von Grönland dahin gebracht werden; aber so bald sie ans Land gekommen sind und man sie bemerkt hat, so werden sie mit Flinten oder mit Lanzen getödtet. Es kommen schwarze, weiße, weißgraue und fleckigte dahin; aber sie haben niemals Zeit sich zu vermehren.

Füchse.

Das einzige wilde Thier, das sich auf der Insel aufhält, ist der Fuchs. Man findet schwarze, blaue, rothe und weiße. Um diese

Thiere

Thiere desto leichter zu fangen, legen die Einwohner ein todtes Schaaf oder Pferd in das freye Feld, welches sehr weit einen starken Geruch verbreitet. Die durch den Geruch herzu gelockten Füchse versammlen sich um das Aas, bey welchem der Jäger eine Hütte so anzubringen gewußt hat, daß er daraus sehen kann, ohne gesehen zu werden, und daß er aus derselben auf jeden Flintenschuß vier bis fünf Füchse erlegen kann.

Es giebt viele Pferde in Island. Sie sind von einer kleinen Art, welche nach Herrn Andersons Meinung aus Norwegen, nach Herrn Horrebows seiner aber aus Schottland, ihren Ursprung hat; und vielleicht stammet sie aus keinem von beyden unter diesen Ländern her. Es sey ihm, wie ihm wolle, die isländischen Pferde sind überaus stark und geschwind. In den Gebirgen von Island siehet man viele tausend Pferde, die viele Jahre daselbst zubringen, ohne unter ein Dach zu kommen. Der Naturtrieb lehret sie, das Eis mit dem Hufe zu zerschlagen, um sich Nahrung zu suchen. Die Reitpferde bleiben den ganzen Winter über im

Pferde.

Ställe: wenn aber ein Einwohner Pferde zur Arbeit haben will, so schicket er Knechte in die Gebirge, welche sie zusammentreiben, und sie mit Stricken fangen. Diejenigen Pferde, die man in ihrem fünften Jahre aus den Gebirgen holt, werden gemeiniglich die schönsten und dauerhaftesten im Lande.

Schaafe.

Die Isländer treiben eine starke Schaafzucht. Jedes Landgut, oder Meyerhof, hat seine Heerde. Es giebt Besitzer von Landgütern, die wohl fünf Schäfereyen haben. In gewissen Distrikten läßt man die Schaafe das ganze Jahr hindurch, auch so gar im Winter, in den Gebirgen herumirren. Man gebraucht blos die Vorsicht, die Lämmer, die noch nicht jährig sind, in die Schäfereyen zu bringen, wenn die rauhe Jahrszeit angehet; denn sie würden die Kälte nicht so gut vertragen können, als die alten Schaafe, welche besser bedeckt sind. Diese Thiere sind genöthiget, eine Oeffnung in den Schnee zu machen, um Gras zu suchen. Allein, diese Schaafe machen ein sehr ungewisses Gut der Einwohner aus. Diese armen Leute verlieren oft in einem Augenblicke die Frucht aller ihrer Arbeit.

Wenn

Wenn viel Schnee fällt und ein heftiger Wind kommt, so werden ganze Heerden gezwungen, seiner Gewalt nachzugeben, und sich bis an das Ufer des Meers versetzen zu lassen, worauf sie von einem zweyten Sturme gänzlich fortgeführet werden. Herr Horrebow hat welche gesehen, wie er sagt, die von der Gewalt des Windes vier Meilen weit ins Meer waren getragen worden. Es geschiehet auch oft, daß die Schaafe, die sich im Winter in den Feldern befinden, sich in besondre Haufen versammlen, wenn es anfängt zu schneyen und zu frieren. Selbst ihre Wolle gefriert alsdann, so, daß sie sich nicht mehr von einander losreißen können, indem sie zugleich über sich mehr als zwanzig Fuß hoch Schnee haben. Sie bleiben in diesem Zustande, bis es die Witterung erlaubt, sie aufzusuchen und zu retten. Bisweilen ziehet man sie frisch und gesund unter dem Schnee hervor; bisweilen aber werden sie auch von der Last des Schneees erstickt, oder von den Füchsen umgebracht, welche ihre beständigsten und grausamsten Feinde sind. Man findet bey dem Herrn Anderson etwas sonderbares, welches aber sehr fabelhaft klingt. Nämlich er erzählet, daß die

Schaafe, wenn sie gezwungen sind, einige Tage unter dem Schnee zu bleiben, vom Hunger getrieben werden, einander die Wolle abzufressen, und daß sie auf diese Art ihr Leben erhalten, bis man ihnen zu Hülfe kommt. Diese Begebenheit ist mir im Lande bestätiget worden; und man hat mir noch überdies gesagt, daß der Eigenthümer, wenn er solches bemerkt, diejenigen Schaafe schlachtet, die von dieser den übrigen so nachtheiligen Raserey besessen sind, denn sie bringen sich dadurch um ihre Bekleidung, welche ihr einziges Verwahrungsmittel wider die Kälte ist. Die Wolle der Schaafe ist überaus schön: dennoch aber ist sie auch nach Beschaffenheit der verschiedenen Gegenden der Insel, welche von einem sehr großen Umfange ist, von verschiedener Güte.

Ochsen und Kühe.

Island hat viel Ochsen und Kühe: aber diese Thiere sind sehr klein gewachsen. Die Ochsen sind von wilder Art; die Kühe *) aber geben sehr viel Milch; einige geben täglich auf zwanzig

*) Die Isländer füttern ihr Rindvieh, in Ermangelung des Heues, mit gekochten Fischgräten.

zwanzig Kannen. Ihre Milch ist vortrefflich; und sie ist das einzige Nahrungsmittel und Getränke der Kranken. Die Molken sind der vornehmste Trank derer, die sich wohl befinden; sie nennen ihn Syre. Er wird sauer, wenn er lange steht; und alsdann halten sie ihn für gut und gesund. Sie mischen auch oft, wenn er gar zu frisch ist, den Saft vom Sauerampfer darunter.

Wildpret.

Alles Wildpret in Island bestehet in Wald- und Wasserschnepfen, und in Rebhünern. Das Rebhun, welches die Insulaner Riper nennen, ist weiß; es ist auch weit größer, als die unsrigen, und hat die Klauen mit Federn bedeckt, auf die Art, wie die Caninchen. Die Rebhüner in Lappland haben eben solche weiße Federn *), und sind eben so groß, als die isländischen. Die Isländer schießen sie mit Flinten, oder fangen sie in den Seeen.

Raubvögel.

Island ist mit einer unendlichen Menge von Raubvögeln von allerley Art angefüllt, als: mit Adlern, Geyern, Sperbern, Falken, Eulen,

*) Linnäus S. 268.

len, Raben, und vielen andern, die entweder besondre Namen, oder auch gar keine, haben. Unter allen diesen Vögeln ist der Falke derjenige, der am meisten unsre Aufmerksamkeit verdienet. Man findet weiße, graue, und weißgraue. Es ist bekannt, daß die isländischen Falken die besten sind. Sie sind größer und stärker, als in andern Ländern, und können über zwölf Jahr zur Jagd gebraucht werden. Der König von Dänemark läßt sich alle Jahr welche bringen. Für einen grauen Falken bezahlt er nach unserm Gelde funfzig Livres, und achtzig Livres für einen weißen.

Es giebt in Island viele Wasservögel, als: Schwäne, Gänse, Enten, Taucher, u. s. w. Der merkwürdigste und einträglichste aber für die Einwohner ist der Eidervogel, von welchem man die Eiderdunen, oder Pflaumfedern, hat. Diese Ente bringt den Isländern einen doppelten Nutzen. Sie legt vortreffliche Eyer, welches sie so gar zu drey wiederholten Malen zu thun genöthiget werden kann, und giebt überdies kostbare Pflaumfedern.

Dieser Vogel bauet sein Nest inwendig mit Pflaumfedern aus, die er sich an der Brust ausrupft; worauf er drey bis vier Eyer legt. Der Einwohner, dem das Nest gehöret, nimmt die Pflaumfedern und die Eyer hinweg. Das Weibchen rupfet sich alsdann andre Federn aus, setzet ihr Nest wieder in den gehörigen Stand, und legt andre Eyer, die man abermals wegnimmt. Hierauf rupfet sich auch das Männchen Federn aus, um das Nest wieder in Stand zu setzen, und das Weibchen legt zum dritten Mal Eyer; und diese läßt man ihnen. Denn wenn man sie dreymal wegnehmen wollte, so würden sie nicht weiter da hecken, sondern die unglückliche Gegend auf immer verlassen; welches ein ansehnlicher Verlust seyn würde, weil die Jungen das folgende Jahr wieder an eben den Ort, wo sie sind geboren worden, zu kommen und sich zu vermehren pflegen. Dem Herrn Anderson hat man erzählt, daß die Isländer einen Stock einer halben Elle lang in das Nest der Eidervögel steckten, um das Weibchen zu nöthigen, so viele Eyer zu legen, bis sie die Spitze des Stockes bedecken, so, daß es sich darauf setzen könne, sie zu bebrüten. Ich wundere mich,

wie

wie Anderson dergleichen Fabeln hat öffentlich nachsagen können. Alles aber, was ich angeführet habe, stimmet mit der Wahrheit überein. Wir haben während meines Aufenthalts in Island viele von diesen Thieren, so wohl Männchen, als Weibchen, geschossen, und ich habe bemerket, daß die Pflaumfedern, die man dem Männchen ausrupfet, welches viel weiße Federn hat, weit schöner und feiner sind, als die Federn des Weibchens.

Fische.

Die Menge von Fischen von allerley Art, die sich an den isländischen Küsten befinden, ist ungeheuer. Man fängt das ganze Jahr welche: dennoch aber gehet die bequemste Zeit dazu vom Monat März an, bis zum September. Man fängt daselbst Häringe, Cabeliaus oder Stockfische, Rundfische, Hillebutten, Schollen, Platteiße, Flunder (Flaitan), Köhler, Makreelen, Rochen u. s. w. Alle diese Fische sind zwar an andern Orten bekannt genug, aber wir haben hier welche gefangen, die von einer außerordentlichen Größe waren. Wir bekamen einstmals einen Flunder, der dreyhundert Pfund wog. Der sonderbarste Fisch an dieser Insel ist derjenige,

nige, welchen wir den Seewolf oder Seehecht nennen. Von den Isländern wird er Steen-Bit, das heißt, der Steinfresser, genennet: und in der That, wenn man ihn öffnet, so findet man ihn allezeit voller kleinen Steine oder Kies. Er nähret sich auch von kleinen Stockfischen, die er als ihr beständiger Feind verfolget. So oft es nur die Witterung erlaubt, so gehen die Isländer in die Bayen, ja auch etliche Meilen weit ins Meer hinaus auf den Fischfang. Sie fahren dabey auf leichten Kähnen, die sie Jollen nennen. Der gewöhnlichste Fisch, und der, welcher den größten Reichthum der Einwohner ausmacht, ist der Cabeljau, oder der große Stockfisch, den die Insulaner Dorsch nennen. Er ist die vornehmste unter ihren Waaren. Sie ziehen ihren Unterhalt aus demselben, indem sie ihn gegen andre Sachen, die sie nöthig haben, vertauschen. Dieses ist eben der Fisch, welchen die Franzosen und Holländer auf den isländischen Küsten vom Monat März an bis zum September zu fangen pflegen. Die Fahrzeuge, deren sie sich bedienen, und die sie Doggers nennen, sind ohngefähr von hundert Tonnen. Die Fischerey nimmt bey der Landspitze von Breydafi-

drdur

drdur ihren Anfang, und gehet bis zur Landspi-
ße Langanäs, an dem Nordervorgebirge und
bey der Insel Grims vorbey, hinauf. Man
fischet mit der Angel, an welche man ein Stück
von dem rohen Fleische oder von dem Herze eines
erst gefangenen Fisches hängt. Der Fischfang
der französischen und holländischen Doggers ge-
schiehet gemeiniglich vier bis sechs Meilen weit
vom Lande, in einer Tiefe von vierzig bis funf-
zig Faden. Viele Fahrzeuge laufen so gar bis-
weilen auf funfzehn Meilen weit in die hohe See
hinaus, und fischen hundert Klaftern tief. So
oft man einen Stockfisch fängt, so wird ihm der
Kopf abgehauen; er wird ausgenommen, rein
gewaschen, und mit Steinsalze, oder auch mit
lissabonischem Salze, in die Tonnen gelegt. Auf
solche Art geschiehet diese Fischerey, mit der sich
jährlich achtzig französische, und mehr als zwey
hundert holländische Fahrzeuge beschäfftigen.
Wenn der Stockfisch so zubereitet ist, so wird er
schmackhaft und weiß. Das Steinsalz erhält
ihn weiß, weil es nicht, wie das französische Salz,
einen schwarzen Schleim auf den Fisch absetzet.
Man erstaunt, wenn man die ungeheure Menge
von Stockfischen bedenkt, welche man jährlich
auf

auf der großen Sandbank, in Norden, u. s. w. fängt, daß das Meer nicht ganz davon entvölkert wird. Allein, ein gewisser Naturkündiger, der die Geduld gehabt, die Eyer eines Stockfisches zu zählen, und in einem einzigen neun Millionen drey hundert und vier und vierzig tausend solche Eyer gefunden hat, benimmt uns dadurch alle Furcht einer völligen Ausrottung desselben, und beweiset, daß die Vermehrung dieses Fisches weit stärker ist, als seine Verminderung. Nach dem Stockfische oder Cabeljau, ist der gemeinste Fisch an den Küsten des Nordmeers der Häring, dessen Fang für die nordischen Völker von einer unendlichen Einträglichkeit ist. Dieser Fisch wird in einem so großen Ueberflusse gefunden, daß man, ungeachtet der unermeßlichen Menge, welche gefangen wird; ausgerechnet hat, daß die Zahl der Häringe, die jedes Jahr von allen und jeden Fischern in den nordischen Gewässern gefangen werden, sich zu der Zahl derer, welche diese Gewässer jährlich von neuem bevölkern, wie eins zu einer Million verhält. Von diesem Fange nähren sich in Holland mehr als hundert tausend Menschen. Herr Huet schätzet die jährlichen Einkünfte von dem Häringe-

fange der Holländer auf fünf und zwanzig Millionen; wovon siebenzehn Millionen bloßer Gewinnst sind, und acht Millionen auf die Unkosten gerechnet werden. Doot behauptet, daß im Jahre 1688 vier hundert und funfzig tausend Holländer mit dem Häringsfange und den damit verbundenen Verrichtungen sind beschäfftiget gewesen.

Wallfische.

Man siehet auch an den isländischen Küsten, besonders im Sommer, eine große Menge von Wallfischen. Ich habe deren auf der Nordseite von den Vogelinseln, fünf bis sechs Meilen vom Lande, zwölf bis funfzehn beysammen gesehen. Ich ließ auf zwanzig Kanonenkugeln auf sie losbrennen, um meinen Kanoniers eine kleine Uebung zu geben, wodurch verschiedene unter denselben verwundet wurden. In Island fängt man auch viele Lachse; und in den Seeen, zum Beyspiel, im Myvatn, von welchem ich oben geredet habe, findet man vortreffliche Forellen in großer Menge, welche die Einwohner trocknen und einsalzen, um dieselben das ganze Jahr hindurch essen zu können. Die Aale sind gleichfalls sehr gemein, aber die Isländer haben

haben einen außerordentlichen Abscheu vor diesem Fische.

Leibesbeschaffenheit der Isländer.

Nachdem ich die Landesgüter von Island umständlich angeführt habe, so ist es billig, auch die Leibesbeschaffenheit, die Beschäfftigungen und Lebensart der Isländer zu beschreiben. Dieses Volk ist von einer gewöhnlichen Größe, und von einer dauerhaften Leibesbeschaffenheit. Sie genießen eine ausnehmend gute Gesundheit. Eine männliche Erziehung, eine enthaltsame, mäßige und arbeitsame Lebensart, trägt unstreitig vieles zu dieser natürlichen Festigkeit ihres Körpers bey. Sie sind überhaupt lebhaft und wohl gewachsen; sie haben schöne Zähne und fast alle weiß Haar. Die Frauenzimmer sind bey weitem nicht von einer so guten Leibesbeschaffenheit, als die Mannspersonen. Ihre Beschäfftigungen sind mit weniger Beschwerlichkeit verbunden; ihre Verrichtungen bestehen darinn, daß sie die Wolle zurichten, und ihre mühsamste Arbeit ist das Heumachen. Ihre Niederkunft ist nicht so leicht, noch so glücklich, als Anderson vorgiebt: sie baden sich nicht den Augenblick nach ihrer Entbindung, noch viel weniger gehen sie

wieder an ihre Arbeit. In den verschiedenen Zeiten, die ich mich in diesem Lande aufgehalten habe, hat mein Schiffschirurgus verschiedenen in der Geburt beygestanden und gleich große Schwierigkeiten gefunden; und ich weis, daß sie alle acht Tage im Bette geblieben sind. Ich habe so gar erfahren, daß viele unter ihnen im Kindbette gestorben sind, weil sie keine Hebammen, keine Wundärzte, noch den nöthigen Beystand gehabt haben. Die Isländer haben auch weder gute Wundärzte, noch geschickte Aerzte; und dennoch haben sie dieselben gar sehr nöthig, wenn sie das funfzigste Jahr überlebt haben. In diesem Alter pflegen sie von Krankheiten und Unpäßlichkeiten angefallen zu werden. Man siehet sehr selten auf dieser Insel einen Mann von achtzig Jahren; und die Isländer sterben fast alle an Brustkrankheiten, am Scharbock und an Verstopfungen. Sie benennen fast alle Krankheiten, die ihren Tod befördern, mit dem allgemeinen Namen Landsarsak. Sie haben eine erbliche Krankheit, welche wenig von dem Aussatze unterschieden, dennoch aber nicht ansteckend ist. Man wird sich vermuthlich wundern, daß die Isländer, die ich so stark und munter geschildert

dert habe, in einem so mittelmäßigen Alter schon schwach werden: aber man muß auch dagegen theils die harten Arbeiten, mit denen sie sich beständig beschäfftigen, theils die mit so vielem Sitzen verknüpfte Lebensart bedenken, die sie führen. Sie haben keine öffentlichen Leibesübungen; sie kennen weder die Spiele, noch den Tanz; sie müssen Tag und Nacht bey dem Fischfange die rauheste Witterung ertragen; oder, wenn sie in dem Innern der Insel wohnen, so können sie nicht aus ihrem Hause gehen, ohne die Füsse einer schädlichen Nässe auszusetzen, die sich allezeit in den Thälern von der Menge der Bäche und Ströme verbreitet, welche von denen mit Schnee und Eis bedeckten Bergen herabfließen. Die Isländer erziehen ihre Kinder mit aller möglichen Sorgfalt. Man gewöhnet sie nicht eher als in Frankreich, und Herr Anderson irret, wenn er vorgiebt, daß sie nur acht bis zehn Tage gesäugt werden: hingegen sagt er, (mit Erlaubniß des Herrn Horrebows,) die Wahrheit, wenn er behauptet, daß man den Kindern, wenn man sie in die Kirche trägt, um sie taufen zu lassen, ein Stück in Milch getauchte Leinwand in den Mund stecket; ich habe es selbst gesehen,

 und

und kann es also bezeugen. Was mir das sonderbarste bey der Erziehung der Kinder geschienen hat, ist dieses, daß man sie nach Verlauf von zween Monaten Rock und Beinkleider tragen läßt.

Nahrungsmittel der Isländer.

Ich habe gesagt, daß die Lebensart der Isländer mäßig und sparsam ist: der Leser wird davon aus demjenigen urtheilen können, was ich von ihren Mahlzeiten erzählen werde. Ihr Unterhalt bestehet insgemein den Sommer über in Köpfen von Stockfischen, und den Winter hindurch in Schöpsenköpfen. Sie hauen dem Stockfische oder Cabeljau den Kopf ab, welchen sie trocknen, oder ins Salz legen; und diese Köpfe werden in der Haushaltung verzehrt. In einer gewöhnlichen Haushaltung werden drey bis vier Stockfischköpfe, in Seewasser gekocht, auf einmal gespeiset. Sie lassen Fische, Fleisch und alle ihre Nahrungsmittel in Wasser kochen. Die Schöpsenköpfe, die sie im Winter essen, sind ein Ueberbleibsel von dem eingesalzenen Fleische dieser Thiere, woraus sie einen Artikel ihrer Handlung machen. Sie legen diese Köpfe in eine Art von Essig, um sie zu erhalten. Dieser Es-

sig

sig wird aus Molken und aus dem Safte von Sauerampfer und andrer geistigen Kräuter gemacht. Alle ihre Speisen werden ohne Salz und Würze zugerichtet; die Butter ist die einzige Zuthat. Das Milchwerk aber ist das vornehmste Nahrungsmittel dieser Insulaner. Das Brod ist in Island sehr rar. Den Armen ist der Gebrauch desselben unbekannt, und diese leben nur von getrockneten Fischen. Diejenigen, die etwas wohlhabender sind, essen Brod, aber nur an Freudenfesten, als, bey Hochzeiten, Kindtaufen, Ehrentagen u. s. w. Dieses Brod wird ihnen von Kopenhagen zugeführt. Es hat die Gestalt von Schiffbrode oder Zwieback, ist von groben Rockenmehl gebacken, und sieht abscheulich schwarz aus.

Kleidungsart der Isländer.

Die Tracht der Isländer, und vornehmlich der Isländerinnen, ist ziemlich sonderbar. Ich rede nicht von den königlichen Bedienten, welche von Kopenhagen dahin kommen, und sich so, wie in Dänemark kleiden; sondern es ist hier nur von den eingebornen Einwohnern von Island die Rede. Die Mannspersonen sind beynahe wie unsre Matrosen gekleidet. Sie haben eine große

Weste auf Art eines Rocks, und ein gutes tuchenes Brusttuch; die Beinkleider sind von eben dem Zeuge, von welchem das Brusttuch gemacht ist. Sie haben auf ihrem Brusttuche vier bis sechs Reihen Knopflöcher: und weil die Knöpfe allezeit von Metall, von Kupfer oder Silber gemacht sind, so dienen sie auch zum Zierath. Die Fischer ziehen über ein grobes ihrer übrigen Kleidung gleichförmiges Brusttuch, ein andres aus Schaaffellen oder Leder verfertigtes Brusttuch: und dieses letztere beschmieren sie mit Fischleber oder mit Fett, um es haltbar und für den Regen undurchdringlich zu machen. Die untere Hälfte des Leibes bedecken sie mit einer Art von einer ledernen Harlekinskleidung, die ihnen anstatt der Beinkleider, anstatt der Schuhe und Strümpfe dienet. Sie tragen große niedergeschlagene Hüte, welche sie vor der rauhen Luft verwahren, wenn sie auf den Fischfang ausgehen. Die Frauenzimmer tragen Röcke, Wämser und Schürzen von einem wollenen Zeuge, welcher Wadmal genennet und in Island selbst verfertiget wird. Sie ziehen über ihren Wams einen sehr weiten Oberrock, der den Kleidern der Jesuiten ziemlich gleich kommt, nur daß er

nicht

nicht so lang ist, als der Unterrock, welchen man sehen kann. Dieser Oberrock ist von verschiedener Farbe, am meisten aber schwarz. Er wird von ihnen Hempe genennet, und ist mit Sammtbande oder mit irgend einem andern Zierath besetzt. Die reichen Damen tragen forne längst an der Hempe herunter viele Paar silberne oder vergoldete Schnallen, welche nur zum Putze dienen. Sie besetzen auch den untersten Rand ihrer Schürzen und ihrer Röcke, wie auch die Nähte ihrer Westen mit seidenen Bändern, mit Borten, oder mit Sammet von verschiedenen Farben. Sie tragen einen gesteiften Halskragen, drey bis vier Finger breit. Dieser Kragen oder Halsband ist allezeit von einem sehr schönen Seidenzeuge, oder von einem mit goldenen oder silbernen Borten eingefaßten Sammet. Ihr Kopfzeug hat die Gestalt einer Pyramide oder eines Zuckerhuts, und ist zwey bis drey Fuß hoch. Sie machen diese Hauben aus einem großen Tuche von einer sehr groben Leinwand, welche ganz gerade stehet; darauf umwinden sie dieselben mit einem andern weit feinern Tuche, woraus endlich die gedachte Gestalt entstehet. So wohl Männer als Weiber tragen Schuhe von Rindsleder,

 oder

oder von Schaaffellen; und die Weiber pflegen dieselben selbst zu verfertigen. Diese Schuhe, welche keine Absätze haben, und großen Schnürbeuteln ziemlich gleich sehen, werden vermittelst kleiner lederner Riemen, die eben so zusammen gezogen werden, wie die Schnuren an einem Beutel, unten über dem Fusse gebunden und befestiget.

Wohnhäuser der Isländer.

Die Herren Horrebow und Anderson stimmen in Ansehung der Gestalt, die sie den Wohnhäusern der Isländer beylegen, nicht mit einander überein. Der erstere, der alles von der schönen Seite ansiehet, nimmt seine Beschreibung von Häusern, die von reichen Leuten bewohnt werden. Der andre, der in seiner Erzählung nur den Nachrichten der Fischer folget, welche die isländischen Küsten besucht haben, zeichnet das Gemälde der Bauerhütten, welche die Armen bewohnen. Die Beschreibung des erstern ist allzu prächtig; aber das Gemälde des andern ist nicht weit von der Wahrheit entfernt. In jedem Hause, sagt Horrebow, findet man ein langes Vorhaus, welches sechs Fuß breit ist, über welchem sich Queerbalken befinden, die ein Dach

tragen.

tragen. Man pfleget in diesem Vorhause in gewissen Entfernungen runde Oeffnungen anzubringen, um das Licht einzulassen. Diese Oeffnungen werden mit kleinen viereckigten Fensterscheiben und noch öfterer mit kleinen Reifen versetzet, über welche ein Pergament gespannet ist, das von Rindsblasen gemacht wird. Man nennet dieses Pergament Hinne; und es ist sehr durchsichtig. An dem Ende dieses Vorhauses ist der gewöhnliche Eingang in das Haus. Diesem Eingange gegenüber ist ein Zimmer vierzehen Ellen lang und acht Ellen breit *), welches die Isländer die Wohnstube nennen. Dieser Ort ist gemeiniglich zur Arbeit bestimmt. Die Frauenzimmer pflegen daselbst die Wolle zuzurichten, die Kleider zu machen und andre wirthschaftliche Geschäffte zu besorgen. Am Ende dieses Gemachs ist insgemein das Schlafzimmer für den Herrn und die Frau vom Hause. Die Kinder und die Mägde schlafen über demselben. Man hat auch noch meistentheils auf jeder Seite des Vorhauses zwey andre Behältnisse. Das eine unter

*) Die isländische Elle beträgt drey Fünftheil einer französischen Elle.

unter denselben macht die Küche aus; das andre ist ein Speisegewölbe; das dritte stellet einen Milchkeller vor; das vierte und letzte am Eingange des Vorhauses ist zu einer Schlafkammer für das Hausgesinde bestimmt: und dieses Gemach wird bey ihnen Skaule genennet. Ueber jedem Zimmer sind in dem Dache Oeffnungen angebracht, so wie über dem Vorhause, um durch dieselben vermittelst einiger Glasscheiben, oder von Hinne gemachten Fenster das Licht hinein fallen zu lassen. Die Arbeitsstube aber wird gemeiniglich von zwey Glasfenstern erleuchtet. Außer allen diesen Gemächern haben die meisten zur Seiten der Skaule ein Zimmer, in welchem sie die Fremden aufzunehmen pflegen: und dieses ist das Putzzimmer. Nahe bey diesem Hauptgebäude haben sie ein kleines Häuschen, welches sie Forge nennen: daselbst pflegen sie ihre Nothdurft zu verrichten. Ueberdies hat ein jeder Einwohner auch seinen Viehstall, seinen Pferdestall und seine Schäferey. Die Isländer verwahren ihr Heu nicht in Häusern, sondern bringen es an einen erhabenen mit einem Graben umzogenen Ort zusammen, wo sie es in abgesonderte Haufen legen, die sechs Fuß hoch

und

und eben so breit sind. Zwischen den Haufen, die sie mit grünen Rasen in Gestalt einer Pyramide bedecken, lassen sie einen kleinen Raum leer, damit das Wasser desto leichter abfließen und in den Graben laufen könne.

Dieses ist die Beschreibung, die Horrebow von den gewöhnlichen Häusern der Isländer macht: er läßt sie hierauf ihre Zimmer austäfeln, und mit Spiegeln und vortrefflichem Hausgeräthe ausputzen. Die reichsten Leute im Lande haben zwar wirklich Häuser, die nach der itzt beschriebenen Art abgetheilet sind; aber man findet weder Spiegel, noch Tafelwerk, noch prächtiges Hausgeräthe. Die Gemächer, die Stuben, so gar die zur Aufnahme der Fremden bestimmten Zimmer, haben selten einen gedielten Fußboden. Ein Tisch, einige Kasten oder Schränke, und ein von Ziegeln gesetzter Ofen, dies ist alles, womit die von den reichsten Leuten bewohnten Häuser ausgeputzt sind. Die Armen und die Fischer haben nur eine schlechte halb in die Erde eingegrabene Hütte. Das Vieh stehet in dem untern Theile; die Herrschaft, die Kinder und das Gesinde wohnen oben über denselben,

selben, und sind von den Thieren nur durch einige aufgelegte Breter abgesondert. Uebrigens sind alle Wohnungen mit Rasen gedeckt. Dennoch aber sind in den Städten, als: Hoolum und Skaalholt, die Häuser der Bischöfe und königlichen Amtleute von Ziegeln, Holz und Steinen gebaut und mit Schindeln gedeckt. Aber sie kosten entsetzlich viel, denn fast alle Materialien sind dazu von Kopenhagen gebracht worden. Einen Haufen von einigen nahe zusammen gebauten Häusern nennet man schon eine Stadt.

Sitten der Isländer.

Die Isländer haben nicht alle die Fehler, die ihnen Anderson beylegt; allein, es fehlet auch sehr viel, daß sie alle gute Eigenschaften hätten, die ihnen Horrebow zuschreibt. Sie sind ehrlich, freundlich, leutselig; dabey aber auch faul, mißtrauisch und Säufer. Die Handelsvorsteher der dänischen Compagnie, welche an verschiedenen Orten auf der Küste ihre Magazine hat, vertauschen den Einwohner Branntewein für getrocknete Fische, für Wolle und andre innländische Waaren; und dieser Handel giebt ihnen die Mittel, ihrer Neigung zum Trunke zu

folgen.

folgen. Sie haben mir nicht tapfer zu seyn geschienen: dennoch aber hat man mir gesagt, daß es Isländer unter der Armee des Königs von Dänemark gebe. An den Küsten sind sie gute Matrosen. Die Holländer, welche dahin auf den Fischfang kommen, verleiten viele, auf ihren Schiffen Dienste zu nehmen. Die Isländer haben viel Verstand; sie lieben die Künste und Wissenschaften; sie spielen auch sehr viel im Schache, zu welchem Spiele sie eine sehr starke Neigung haben. Ich habe in Island viel Einwohner gefunden, welche lateinisch redeten. Viele gehen nach Kopenhagen, um daselbst zu studiren; und sie thun es mit gutem Erfolg. Es giebt auch Schulen zu Skaalholt und zu Hoolum, wo die Isländer ihre Kinder hinschicken, und wo sie in Erlernung der Schulwissenschaften fast insgesammt glücklich sind.

Ihre Religion.

Im Jahre 1000 befanden sich die Isländer noch in der Finsterniß der Abgötterey. Sie beteten den **Jupiter** unter dem Namen **Thor**, und den **Merkur** unter dem Namen **Odin**, an; dies waren ihre einigen Gottheiten. Die katholische Religion ward einige Zeit hernach daselbst eingeführt;

geführt; sie ist aber in der Folge der Zeit von Christian III. Könige in Dänemark, wieder verbannet worden. Heut zu Tage sind alle Einwohner Lutheraner. Allein, diese neue Lehre ist nicht ohne Blutvergießen bey ihnen eingeführet worden. Ein katholischer Bischof, ein höchst rechtschaffener Mann, wollte sich, von einer mächtigen Parten unterstützt, der Ausbreitung des Irrthums widersetzen: er widerstund lange; allein, er ward das Schlachtopfer seines Eifers, welcher ihm das Leben kostete.

Ihre Handlung.

Ihre Handlung treiben die Isländer mit einer Compagnie zu Kopenhagen, welche für eine gewisse Summe, die sie dem Könige bezahlt, die ausschließende Freyheit genießt, nach Island zu kommen. Diese Handlungsgesellschaft, von der ich schon oben geredet habe, hat in jedem Hafen Handelsvorsteher oder Direktores angestellt, welche Niederlagen voller Waaren haben, die sie das Jahr hindurch an die Insulaner verkaufen. Dieses beständigen und täglichen Verkaufs ungeachtet, werden doch alle Jahr in jedem Hafen, bey der Ankunft der Schiffe von der Compagnie, noch viele Waaren abgesetzt. Die ausgehenden

Waaren

Waaren bestehen in getrockneten Fischen, in eingesalzenem Schöpsenfleische und Rindfleische, in Butter, Fischthran, Inschlitt, roher Wolle, Wadmal, groben und feinen Brusttüchern, wollenen Strümpfen und Handschuhen, Schaaffellen, Fuchsbälgen, Schwefel, Federn, Eiderdunen, u. s. w. Die eingehenden Waaren bestehen in allerhand Eisenwerk, in trockenem Brodte, Bier, Branntewein, Zeugen, Mehl, Angelschnüren, Bretern, Zimmerholz, Tabak, Hufeisen. Die Isländer bezahlen alles, was sie kaufen, mit ihren Eßwaaren oder Landesgütern. Das Geld ist bey ihnen fast ganz unbekannt. Aller Kauf und Verkauf geschiehet in Fischen; mit einem Wort, alle Angelegenheiten werden nach Fischen verglichen, und man bezahlt alles nach der eingeführten Schätzung. Eine Elle Tabak gilt so viel, als ein Fisch. Also kann man die Fische und den Tabak als die gewöhnliche Landesmünze von Island ansehen.

Ihr Regiment.

Es ist noch übrig, von der in Island eingeführten Regierung zu reden. Diese Insel wird in vier Gegenden oder Provinzen abgetheilt: nämlich in die Viertheile gegen Mitternacht,

gegen Morgen, gegen Mittag, gegen Abend. Diese Provinzen werden wieder in Distrikte oder Syssel abgetheilt, welche von Sysselmännern regiert werden. Es giebt achtzehn bis zwanzig Syssel, deren jeder funfzehn bis sechszehn Kirchspiele in sich schließt. Alle diese Kirchspiele stehen unter der Aufsicht zweyer Bischöfe: der eine ist dem mitternächtlichen Viertheil vorgesetzt; der andre aber dem östlichen, südlichen und westlichen. Der Sitz der höchsten Regierung ist zu Bessested, unter dem Vorsitze eines königlichen Amtmanns, der sich daselbst aufhält. Der König unterhält auch zu Hebung seiner Einkünfte einen Landvogt, welcher gleichfalls zu Bessested wohnet. Diese beyden vornehmsten Beamten stehen unter dem Oberstatthalter oder Stiftsamtmanne über Island, welcher sich allezeit am Hofe zu Kopenhagen aufhält. Dies ist alles, was ich wichtiges von Island sagen kann, wenn ich nicht die Gränzen überschreiten will, die ich mir setzen muß. Ich komme wieder zum Verfolg meines Tagebuchs.

Dritte Abtheilung.

Die Fahrt von Island nach Bergen. Beschreibung von Bergen, von Norwegen, und den gegen Norden wohnenden Völkern in Norwegen.

Da ich allen Fischern, welche der Sturmwind am 29sten May genöthiget hatte, ihre Zuflucht nach Patriksfiord zu nehmen, befohlen hatte, die ganze Flotte zu benachrichtigen, daß ich noch vierzehn Tage auf dieser Rhede bleiben würde, damit ich desto eher im Stande wäre, denjenigen Fahrzeugen beyzustehen, die es benöthiget wären, und sie mich nicht in dem starken Seenebel blindlings suchen dürften: so blieb ich auch wirklich bis den 15ten Junii in eben derselben Stellung. Ich muß hier im Vorbeygehen sagen, daß es für ein königliches Schiff, welches nach Island geschickt wird, den Fischfang zu bedecken, am vortheilhaftesten ist, wenn es sich in einem Hafen befindet, den es zu dem allgemeinen Sammelplatz für alle Fahrzeuge be-

stimmt hat, die etwa irgend eines Beystandes oder einer Ausbesserung benöthiget seyn möchten. Denn der Fischfang von Island ist von einem so großen Umfange, daß vier Fregatten nöthig wären, ihn zu beschützen; und es herrschen in diesen Gewässern so dicke Nebel, daß es bisweilen unmöglich ist, ein Schiff nur einen Flintenschuß weit zu erkennen.

Anstalt zum Aufbruche.

Als ich den 15ten Junii früh einigen Anschein zu einem Südwinde sah, so ließ ich einen kleinen Anker mit einem kleinen Taue südsüdwestwärts auswerfen, um mich desto leichter und geschwinder seegelfertig zu machen, indem ich diesen kleinen Anker entweder mit meiner Fregatte, oder ihn von meiner Schaluppe lichten lassen konnte. Die Festigkeit des Ankergrundes, die Tiefe des Wassers, und die weite Krümmung der Bucht, in welcher ich war, nöthigten mich, diese Bewegung zu machen. Es war den ganzen Tag stille Luft. Nachmittags lichtete ich die beyden großen Anker, und Abends um neun Uhr gieng ich mit einem Südwinde unter Seegel. Meine Boote ließ ich nicht eher an Bord bringen, als bis ich außerhalb der Landes-

spitzen

spitzen war, die sich am Eingange der Bay befinden, weil ich sie im Fall einer Windstille nöthig haben konnte, das Schiff ziehen zu lassen. Ich habe vergessen oben zu sagen, daß außen, der mittägigen Landspitze von Patriksfiord gegen Süden, eine Bucht mit einem gelben Sandufer ist, welches man vier Meilen weit sehen kann, und also ein Merkmaal dieser Gegend ist.

Den 16ten stellte ich längst an der Küste hin Beobachtungen der Oerter an. Den 17ten und 18ten waren die Winde von Westnordwesten gegen Südwest, nebst untermengtem Nebel, veränderlich und schwach. Als ich mich den 19ten in derjenigen Gegend der See und an dem Orte selbst befand, wo ehemals viel ansehnliche Inseln unter dem Namen der Goubermansinseln gewesen waren, so ließ ich das Senkbley auswerfen, und fand hundert und vierzig Faden tief Wasser, auf einem schlammigten mit Kräutern vermischtem Grunde.

Verschwindung der Goubermansinseln.

Der Plan von diesen Inseln ist von dänischen Ingenieurs, welche die Karte von Island gemacht haben, gezeichnet worden. Die Insulaner, das heißt, die Isländer, erzählen, daß

ihrer neun an der Zahl gewesen, daß sie nur vier Meilen von der großen Insel entfernt gewesen, und durch ein Erdbeben wären verschlungen worden. So viel ist gewiß, daß man sie noch auf allen Karten findet, obgleich keine Spur mehr davon übrig ist, und in dieser Gegend des Meers die größte Tiefe an der ganzen Küste angetroffen wird. Uebrigens ist es nicht so schwer, sich vorzustellen, daß diese Inseln durch Erdbeben und Erdbrände verschlungen worden, als sich einzubilden, daß **Island** selbst ein Auswurf von unterirrdischen Feuern ist, wie ein berühmter Naturlehrer glaubt *), welcher vorgiebt, daß diese Insel eine Geburt der Erde sey, und ihr Daseyn den Feuerschlünden zu verdanken habe. Nachdem ich an eben dem Tage zu Mittage die Breite beobachtet hatte, so sah ich, daß ich mich gerade unter dem Polarzirkel befand. Ich wollte meinen Lauf nach Norden fortsetzen, aber ich wurde durch eine Mauer von Eis abgehalten, die sich vom **Nordervorgebirge** so weit erstreckte, als man nur nordwestwärts sehen konnte. Ich mochte mich nicht mit einer baufälligen Fregatte, welche

*) *Egerhardus Ola*, de igne subterraneo, p. 14.

welche Wasser schöpfte, und wegen ihrer außerordentlichen Länge in den Eisschollen sehr schwer zu regieren gewesen wäre, dahin wagen. Ich hielt es also für das Beste, mich wieder südwärts zu wenden. Und weil ich genöthiget war, in irgend einen Hafen einzulaufen, um Holz und Erfrischungen einzunehmen: so wählte ich diejenige Zeit nach Bergen in Norwegen zu gehen, welche die Fischer anwenden wollten, einen Weg durch das Eis zu suchen, um die Insel Grims und die Landspitze Langanäs zu erreichen.

Ein Eisfeld.

Den 20sten mitten in der Nacht, als wir unsern Lauf westsüdwestwärts richteten, um die hohe See bey den Vogelinseln zu gewinnen, und zugleich Nordostwind nebst untermengtem Nebel hatten, schrie man von dem Vordercastell, daß wir in dem Eise wären. Und in der That, ich sah den Augenblick darauf von der Seite des Steuerbords große Eisschollen, die einen Theil von einem schwimmenden Eisfelde ausmachten, dessen äußerstes Ende vor mir war. Ich ließ den Augenblick auf die linke Seite umlegen, um dieses Eisfeld mit Hülfe des Windes zu umfahren; und wir schifften so nahe an dem-

selben vorbey, daß wir auch an verschiedene los-gerissene Stücke stießen, die uns aber keinen Schaden thaten, obgleich die Fregatte sehr harte Stöße davon empfand. Es scheinet nicht zur Unzeit zu seyn, hier einiger vortheilhaften Wendungen zu gedenken, welche für diejenigen nützlich seyn können, die sich zum erstenmal mit Eis umringt sehen. Es ist nicht zu verwundern, wenn sie bey dem Anblicke dieser ungeheuren Klumpen, welche um sie her oft mit einem entsetzlichen Getöse an einander schlagen, erschrecken: allein, ihre Furcht wird bald verschwinden, wenn sie hören werden, daß die Schiffe oft mitten unter diesen Eisschollen einen Zufluchtsort gesucht haben, und daß sich die Seefahrer zuweilen tief unter dieselben hinein begeben, um sich vor dem Sturme in Sicherheit zu setzen, weil das Meer unter den Eisschollen allezeit ruhig ist, und weil man sich in denselben wie in einem Hafen befindet. Man muß aber auch die Vorsicht gebrauchen, das Schiff mit Stücken von alten Kabeltauen, mit Matratzen und Strohdecken zu verwahren. Man kann sich auch an einer Eisscholle befestigen, indem man eiserne Nägel, die wenigstens fünf Schuh lang sind, hinein treibt,

Vortheilhafte Art, sich beym Eise zu erhalten.

und

und an diese Nägel kleine Taue anknüpfet, die man im Schiffe, sowohl am Vordertheile, als am Hintertheile, vermittelst des Spiels oder der Ankerwinde fest anspannet. In Ermangelung solcher eiserner Nägel bedienet man sich großer Haken und Klammern, die man mit Kolben in das Eis hinein treibt. Man läßt die Seegel anziehen, oder einbinden; und man befindet sich alsdann gleichsam wie an einer Bune oder Schiffslände angelegt. Man muß sich aber hüten, an eine allzu hohe Eisscholle anzulegen: denn man siehet bisweilen so hohe Schollen, die sich beständig gegen einander brechen und auf einander herab stürzen. Wenn man durch den Anblick einer Oeffnung in dem Eise, durch eine Veränderung des Windes, oder durch die Nähe einer Küste, genöthiget wird, das Schiff zu wenden, so geschiehet solches vermittelst der Seegeltaue, wie in einem Hafen. Will man sich einen Weg durch die Eisschollen öffnen, um sich hineinzubegeben, oder herauszugehen, so nimmt man zwo im Nothfall bey sich habende Bramstengen, befestiget die beyden starken Enden derselben unter den Masthaltern des Fockmastes, und macht also mit den beyden schwächern Enden eine über das

Vordertheil hinaus reichende Gabel, welche unter der Blindestenge auf der Boegspriet mit Tauwerk befestiget wird. Diese Gabel ist alsdann vermögend, die Eisschollen vor dem Schiffe her zu entfernen. Wenn man es aber nicht für gut befindet, diese Anstalt zu treffen, so sucht man eine Eisscholle auf, die nur etwas wenig höher ist, als das Vordertheil des Schiffes, und geht mit schwachen Seegeln auf sie los; so bald man sie aber unter dem Gallion, oder unter dem Schiffsschnabel hat, so nimmt man alle Stärke der Seegel zusammen. Diese von dem Schiffe getriebene Eisscholle treibt wiederum die andern Eisschollen vor sich hin, die sich dem Fahrzeuge in den Weg stellen, welches auf diese Art keiner Beschädigung ausgesetzet ist.

Vermuthung einer Klippe.

Den 21sten, 22sten und 23sten richtete ich meinen Lauf, bey beständig veränderlichem Winde und hohem Meere, nach Südsüdwesten und Südwest gen Süden. Als ich den 23sten in der Nacht, meiner Rechnung nach, zehn Meilen weit westwärts von der am weitesten in der hohen See gelegenen unter den Vogelinseln entfernt zu seyn glaubte, so ließ ich das Bley

auswerfen,

auswerfen, und fand zwey hundert und fünf Faden tief Wasser in einem Sandgrunde, der so schwarz wie Schießpulver war. Die Beschaffenheit des Grundes erinnerte mich an das, was ein Schiffspatron von einem Fischerfahrzeuge angemerket hatte, daß er nämlich nordwestwärts von den Vogelinseln, in einer Entfernung von sieben Meilen eine Klippe angetroffen, daß er um dieselbe herum das Senkbley ausgeworfen, und zwanzig Faden Wasser in einem schwarzen Sandgrunde gefunden hätte. Die Aehnlichkeit des Grundes, den ich hier fand, mit dem Grunde um die Klippe herum, scheinet das wirkliche Daseyn derselben zu bestätigen.

Beschreibung der westlichen und mitternächtlichen Häfen in Island.

Ehe ich mich von Island entferne, ist es billig, dem Leser die Nachrichten mitzutheilen, die ich von denen an dieser Insel gegen Abend und Mitternacht gelegenen Häfen habe erlangen können. Ich werde bey Adelfiord anfangen, welche Bay der Lusbay gegen Mitternacht gelegen ist, und nach der Ordnung fortgehen, bis an die Landspitze Langanäs. Adelfiord ist eine große und tiefe Bay; allein, für große Schiffe ist kein guter Ankerplatz daselbst, weil die Küste

sehr

sehr steil ist, und weil man sehr nahe am Lande Anker werfen muß. Wenn die Fischer hier vor Anker liegen, so ist ihr Hintertheil so nahe an der Küste, daß ihre Bootsknechte mit Hülfe eines Bretes an Land zu steigen pflegen.

Dyrefiord ist eine eben so stille und eben so große Bay, als die Lusbay. Man kann ohne Gefahr daselbst einlaufen; allein, man muß sich vor den Windstößen in Acht nehmen, welche aus den Kehlen der Berge kommen, wie ich schon oben bey Patriksfiord angemerkt habe. Der Ankergrund ist überall selbst für Kriegsschiffe gut. In dem Innersten der Bay sind zwo spitzige Felsen, welche die Gestalt eines Zuckerhuts haben, so, daß man sie von weitem für zwo pyramidenförmige Inseln hält: an denselben kann man diese Bay erkennen, wenn man von der hohen See kommt.

Westnorderfiord ist eine eben so große Bay, als die vorhergehende. In der ersten Bucht, zur Linken, wenn man daselbst einlauft, ist ein guter Ankergrund; allein, er taugt nur für Schiffe, welche Willens sind, bald wieder aufzubrechen; es ist daher besser, sich tiefer hinein

zu

zu begeben, um desto sicherer zu liegen. Mitten in der Bay findet man fünf und zwanzig Faden Wasser; in dem Innersten aber ankert man sechszehn bis achtzehn Faden tief, in einem festen Grunde. Bey dem Einlaufen hat man zur Rechten und zur Linken Felsen; allein, sie sind alle auf dem Lande.

Die Bay Pikhol ist allzu offen; sie taugt nur für Fischerfahrzeuge und kleine Corvetten. Man muß nahe bey dem Hause des Predigers Anker werfen, und sich unter der nordlichen Landspitze in Sicherheit setzen. Man hat daselbst zwölf Faden tief Wasser, auf einem feinen Sandgrunde.

Die Bolk-Bokt ist mehr ein Meerbusen, als eine Bay; sie ist aber wenig bekannt. Die Fischer laufen selten daselbst ein. Dennoch hat mir ein Schiffspatron gesagt, daß er einmal in dem Innersten der Bay gewesen wäre, und hinter einer vorlaufenden Landspitze einen vortrefflichen Ankerplatz, unter dem Hause des Handelsvorstehers der Compagnie, gefunden hätte. Er setzte so gar hinzu, daß, wenn er genöthiget wäre,

in

in Island zu überwintern, er diese Gegend vorzüglich wählen würde.

Die Rhede von der Seertelbay ist sehr ruhig; und man hat daselbst einen guten Ankerplatz für alle Arten von Fahrzeugen. Man kann sich, nachdem man beym Einlaufen eine Landspitze umfahren hat, zur Rechten vor Anker legen; der beste Ankergrund aber ist an dem Fusse einer sehr deutlich in die Augen fallenden Landecke, in dem Innersten der Rhede. Man erkennet diese Rhede an einem grauen Sandberge, den man sehr weit sehen kann.

In der Bay Rakol ankert man zwölf Faden tief, in einem Sandgrunde. Man ist daselbst vor den Süd- und Ostwinden bedeckt; denen Nord- und Westwinden aber würde man gar sehr ausgesetzet seyn.

Die Rhede von der Rackbay ist sehr groß und gut. Funfzig Kriegsschiffe würden daselbst sehr gut vor Anker liegen. Die beste Gegend, Anker zu werfen, ist auf der Südseite, in dem Innersten der Bay, eine halbe Meile vom Lande. Man findet hier verschwemmtes

Holz,

Holz, ja so gar ganze Bäume, welche die See daselbst ans Ufer wirft.

Wenn man aus der Rackbay auslauft, so hat man das nordostliche Vorgebirge zur Rechten. Dem Norderworgebirge gegen Morgen, von der Seite der Orgel-Bokt, ist ein Wasserfall, oder ein Fluß, der sich in großen schäumenden Wirbeln, und mit einem entsetzlichen Brausen herabstürzt. Dieser Wasserfall, oder Fluß, heißt Watalope.

In dem ganzen Meerbusen Orgel-Bokt ist die einzige Bay, wo eine Fregatte ihre Zuflucht hin nehmen kann, Ostnorderfiord. Der Ankerplatz ist beym Einlauf zur Rechten, zwey Kabeltaue weit vom Lande, unter den Bauerhütten der Isländer. Die Fischer pflegen in dem Innersten der Bay zu ankern, aber man muß über eine Sandbank fahren, welche während der Ebbe nur eilf Fuß tief Wasser behält. Das Meer wirft daselbst auch Holz an. In dieser Bay ist ein Strom, wo man sehr viele Lachse fängt. An der östlichen Spitze des Meerbusens ist eine Untiefe, oder eine Reihe von Klippen, welche weiter ins Meer laufen, als auf den holländi-

ländischen Karten angemerkt ist. Dieser Reihe von Klippen gegen Morgen siehet man vier ziemlich hohe und sehr gesunde Inseln. Die vierte unter denselben ist bey der Einfahrt in die Klippbay, wo man so wohl zur Rechten als zur Linken Anker werfen kann; man muß sich aber wohl vor einer großen Sandbank hüten, die sich mitten in der Bay befindet, und nicht erlaubt, nach Belieben zu laviren. In Osten der vier gedachten Inseln siehet man eine große flache Insel, welche Ulakiland heißt, und an deren Fusse auf der Westseite ein guter Ankerplatz ist. Diese Insel liegt gegen Südost gen Osten, wenn man sie von der Insel Grims ansiehet, wo man auf der Mittagsseite Anker wirft. Man ist daselbst vor den Nordwinden bedeckt; aber man muß bereit seyn, sich seegelfertig zu machen, wenn die Winde anfangen, von Südosten und Südwesten zu wehen. Die Ströme sind daselbst sehr stark; und ihre Richtung gehet von Osten nach Westen. Man findet einen guten Ankergrund, wo man vor den Südostwinden sicher ist, zehn Faden tief, auf einem Sandgrunde, bey der Landspitze Roodehoek, von einem runden Felsen, welcher unschädlich ist, und sehr deutlich in die Augen fällt,

gegen

gegen Süden. Es ist auch ein guter Ankerplatz bey Oudeman wider alle Südwinde; wenn aber der Wind von der Nordseite kommt, so muß man unter Seegel gehen. Dies ist alles, was ich von den Lotsen, die ich an Bord hatte, und von verschiedenen Stockfischfahrern, mit welchen ich mich über das, was ich eben erzählet, unterredet, erfahren habe. Ich werde weiter unten von den Häfen oder Rheden an der Ostseite von Island reden.

Ein beständiger Tag.

Wenn man dieses Tagebuch liest, wird sich wohl, wie ich glaube, niemand verwundern, daß ich mitten in der Nacht eben so wohl, als zu Mittage, Beobachtungen anstelle, und in alle Häfen von Island einlaufe. Niemanden ist unbekannt, daß man unter den Polen ein halb Jahr Tag und ein halb Jahr Nacht hat; und daß die Tage und die Nächte, nach Beschaffenheit der Jahrszeit, desto länger werden, ie weiter man sich dem Pole nähert. Jedermann weis auch, daß uns die Sonne ihr Licht durch eine Stralenbrechung mittheilet, ob sie gleich unter dem Gesichtskreise ist; daß dieses Licht Dämmerung genennet wird; daß der Aufgang, oder

der Untergang der Sonne die Morgendämmerung oder Abenddämmerung macht; und daß man endlich um so viel mehr Dämmerung hat, ie weiter man sich von dem Aequator entfernet und sich den Polen nähert. Man siehet also leicht ein, daß man in Island, welches sich gegen Norden bis unter den Polarzirkel erstrecket, mit Hülfe der Dämmerung, vom Monat May bis zum September, einen beständigen Tag genießt, so, daß man zur Mitternacht lesen und schreiben kann; und daß die Sonne acht Tage vor und acht Tage nach der Sonnenwende im Sommer, das heißt, ohngefähr vom zwölften Junii an, bis zum ersten Julii, nicht untergehet, sondern über dem Gesichtskreise bleibet.

Unterschied oder Irrthum der Karten.

Den 24sten waren die Winde veränderlich; sie durchliefen den ganzen Compaß, und waren dabey bald schwach, bald stark; das Meer aber gieng beständig hoch. Ich wendete mich nach Südwest gen Süden, und den 25sten zu Mittage war ich unter dem 60sten Grade 58 Minuten der Breite, und unter dem 19ten Grad 30 Minuten des westlichen Unterschiedes von dem parisischen Mittagszirkel. Indem ich auf meiner

Karte

Karte das Besteck machte, so bemerkte ich, daß mir die Südseite der Färoerinseln ostwärts drey Grad gegen Norden blieb, und zwar nach des Herrn Bellins Karte in einer Entfernung von hundert und zehn Meilen; und als ich hierauf mein Besteck auf die holländischen Karten übertrug, so blieb mir eben dieselbe Südseite der Färoerinseln ostnordostwärts, in einer Entfernung von zwey und vierzig Meilen: welches in der Länge einen Unterschied von acht und sechszig Meilen, oder nach dieser parallelen Lage ohngefähr sieben Grad beträgt. Die südliche Klippe dieser Inseln ist, nach dem Herrn Bellin, unter dem 61sten Grade 17 Minuten der Breite; und die holländischen Karten setzen sie unter den 61sten Grad 44 Minuten, das heißt, 27 Minuten weiter nordwärts. Diese Unterschiede so wohl in der Breite, als in der Länge, machten mich bestürzt, und setzten mich in Ansehung der Richtung meines Laufes in Ungewißheit: allein, ich entschloß mich, auf die südliche Spitze der Färoerinseln, nach der Breite, die Herr Bellin derselben gegeben hatte, zuzuseegeln. Ich richtete meinen Lauf darnach ein, und beobachtete am Abende desselben Tages, beym Untergang

der Sonne, die Abweichung der Magnetnadel, welche ich 23 Grad 30 Minuten befand.

Nachdem ich den 26sten zu Mittage 43 Meilen ostsüdostwärts mit einem starken Westwinde zurückgelegt hatte, so beobachtete ich die Breite, und fand sie, wie den Tag vorher, 60 Grad 58 Minuten; wobey ich zugleich unter dem 14ten Grade 58 Minuten der westlichen Entfernung von dem parisischen Mittagszirkel war. Weil ich in der Breite keinen Unterschied hatte, nachdem ich seit vier und zwanzig Stunden ostsüdostwärts geseegelt, so muthmaßte ich, daß die Abweichung der Magnetnadel nur zwey Windstriche, oder 22 Grad 30 Minuten betragen könne.

Muthmaßliche Abweichung der Magnetnadel.

Nachdem wir seit dem 26sten zu Mittage, mit sehr starken Nord- und Nordnordwestwinden, und mit hohem Meere, nach Südost gen Osten gelaufen waren, so erblickten wir den 27sten früh um drey Uhr die Färoerinseln. Ich seegelte zwo Meilen südwärts vor einem Felsen vorbey, der diesen Inseln gleichfalls südwärts liegt, und der mir nur eine Meile vom Lande entfernt zu seyn schien. Eine halbe Meile von diesem Felsen

sen bemerkte ich Klippen unter dem Wasser. Zu Mittage beobachtete ich nahe am Lande die Polhöhe, und fand, durch die Vergleichung derselben mit meiner beobachteten Breite, mit meiner Fahrt und den bemerkten Gegenden, daß diese Inseln auf des Herrn Bellins Karte am rechten Orte stehen. Die Herren Sauveur und Penne, welche den *Neptune françois* herausgegeben haben, bemerken auf der Tabelle von der verschiedenen Ebbe und Fluth, die sie ihrem Werke vorgesetzet haben, daß bey den Färoerinseln im Neu- und Vollmonde um zwölf Uhr volles Meer ist. Wir fanden hier 18 Grad Abweichung, die wir nach zwo übereinstimmenden Höhen beobachteten. Nachdem ich die Färoerinseln vorbeygeseegelt war, so richtete ich meinen Lauf, um nach Norden, bis in die Gegend der Schetlandinseln zu fahren. Allein, weil ich sie den 28sten früh um vier Uhr noch nicht ansichtig worden war, und aus dem zurückgelegten Wege urtheilen konnte, daß ich sie überfahren hätte, denn ich war immer nach Südost gen Süden gelaufen: so ließ ich nach Südost gen Osten umlegen, um mich nach Bergen zu begeben. Ich glaube, daß mich die Ströme wäh-

rend der Fahrt von den Färoerinseln nach den Schetlandinseln etwas nordwärts geführt haben. Ich muß auch anmerken, daß ich bey dieser Ueberfahrt zwo Fluthen gegen eine Ebbe gehabt habe.

Den 29sten hatten wir beständig sehr starke Winde von der Nordwestseite, sehr hohes Meer und einen dicken Nebel. Bey einem solchen Wetter mochte ich es nicht wagen, mich den gefährlichen Küsten von Norwegen zu nähern. Ich blieb daher bey den beyden Unterseegeln, und beschäfftigte mich, in Erwartung einer günstigern Witterung, mit Erforschung der Tiefen.

Nachdem sich das Wetter aufgeklärt hatte, und der Wind nicht mehr so heftig war, so richtete ich den 30sten früh um fünf Uhr meinen Lauf mit einem Nordwinde ostsüdostwärts, um Land zu suchen. Als ich aber zu Mittage 59 Grad 12 Minuten Breite beobachtete, so sah ich, daß ich allzu weit südwärts war, als daß ich durch die Meerenge bey Kruysfiord gehen könnte, welche die kürzeste ist und von den meisten befahren wird. Ich hielt den Wind an, welcher von Norden kam, und seegelte ostnordostwärts.

Weil

Weil ich mich der Höhe nach 18 Minuten weiter südwärts befand, als ich meiner Rechnung nach zu seyn glaubte, so suchte ich die Ursache dieses Unterschiedes in der Stellung der Inseln und der Küsten im Nordmeere, welche vermöge ihrer Lage den Lauf der Ströme auf folgende Art bestimmen. Während der Fluth kommt das Meer von Westsüdwest, und stößt auf die Schetlandinseln; und indem es während der Ebbe seine Richtung verändert, so lauft es südsüdostwärts ab, und wendet sich dabey, nach Beschaffenheit der Lage der Küsten, nach verschiedenen Seiten bis an den Pas de Calais. Indem aber diese Gewässer daselbst auf eine neue Fluth stoßen, so laufen sie rückwärts, und wenden sich nach den Küsten von Jütland, von welchen sie zurückprallen, und nach dem Vorgebirge der Neus oder Lindenäs getrieben werden; und von hier nehmen sie ihren Lauf, ihre Richtung und Bewegung gegen Norden, nach Beschaffenheit der Landlage von Norwegen. Dieses ist, nach meiner Meinung, die Ursache von dem Strome, der sich an den shetländischen Küsten allezeit südwärts, und von demjenigen, der sich an den Küsten von Norwegen allezeit nordwärts wen-

det. Diese allgemeine Bewegung der Gewässer hindert die besondre Bewegung sowohl bey der Ebbe, als bey der Fluth, an einem jeden Orte nicht.

Hier scheint es der Ort zu seyn, die Anmerkungen, die ich gemacht habe, mitzutheilen, damit man, vermittelst des Bleywurfs, zuverlässig wissen könne, ob man sich den Shetlandinseln oder den Küsten von Norwegen nähert, welches für diejenigen Schiffe von großer Wichtigkeit ist, die in diesen Gewässern, wo fast beständige Nebel herrschen, fahren oder kreuzen.

Wenn man sich mitten in der Straße zwischen den Shetlandinseln und der Küste von Norwegen befindet, oder doch nicht weit von dieser Mitte entfernt ist, so findet man fünf und sechszig, siebenzig bis fünf und siebenzig Faden Wasser auf einem reinen und feinen Sandgrunde. Wenn man sich den Shetlandinseln nähert, so nimmt nicht nur der Bleywurf nicht ab, sondern wird so gar in einigen Gegenden größer; der Grund aber verändert sich; der Sand wird gröber und schwärzer, und ist um so viel mehr mit Kies vermischt, je näher man an diese Inseln

seln kommt. Wenn man sich hingegen den norwegischen Küsten nähert, so nimmt der Bleywurf merklich zu, der Grund verändert sich auch, aber der Sand ist weit mehr mit Schlamme vermischt, und dieser Schlamm wird um so viel lichter, als man sich dem festen Lande von Norwegen nähert. Diese Straße wird von den Seefahrern der große Trichter genennet, da hingegen die Meerenge zwischen den Orkneysinseln und Shetlandinseln, so wohl auf der Nord- als auf der Südseite der kleinen Insel Fairhill, die sich in der Mitten befindet, der kleine Trichter genennet wird.

Den ersten Julii früh um drey Uhr erblickte ich Land, nachdem ich seit dem vorigen Tage zu Mittage mit einem schwachen Nordwinde ostnordostwärts geseegelt war. Es war eine tiefe Stille, und die Natur schien, so zu sagen, ganz erstorben zu seyn. Allein, die Sonne, welche hervorbrach und sich über den Horizont erhob, belebte sie von Neuem, und brachte uns Wind. Dieses erfährt man sehr oft in dem heißen Erdgürtel, und folgendes ist die Ursache davon.

Ursache des Windes, den die aufgehende Sonne zu erregen pflegt.

Den ganzen Tag über trennet und entführet die Sonnenhitze, von den Fluren der Erde und vornehmlich von der Oberfläche des Meers, viel wässerichte Theilchen und feuchte verdünnte Luftbläschen, die sie weit über die Erde erhebt. Diejenigen, welche zuletzt aufsteigen, fallen fast zu eben der Zeit, wegen der Abwesenheit der Sonne, wieder zurück; sie vereinigen sich in ihrem Falle näher mit einander, und erzeugen jene erste Erfrischung der Nacht, welche man den **Abendthau** nennet. Aber alle übrigen Kügelchen, welche unter der langen Dauer des Tages über die gröbere Luft hinaufgestiegen sind, und sich mit den obersten Feldern dieser Luft in einer höhern Gegend in ein Gleichgewicht gesetzet haben, bleiben daselbst die stille Nacht hindurch schweben. Wenn nun die ersten Stralen der Wärme bey Annäherung der Sonne die erkaltete und zusammengedrückte Luft durchdringen, so dehnen sie dieselbe nothwendig aus. Ein Theil der von der Wärme ausgedehnten Luft stößt auf einen andern, welcher den Widerstand eines dritten empfindet. Diese Bewegung der Luft wird ein Wind, und der Dunstkreis wird mehr oder weniger davon beunruhiget.

Als

Als ich um acht Uhr noch drey Meilen weit von der Küste entfernt war, kamen norwegische Schiffer bey mir an Bord, welche mir sagten, daß ich viel weiter südwärts wäre, als die Straße bey Kruysfiord; daß aber zwo Meilen weiter nordwärts eine andre Einfahrt wäre, und daß, wenn ich durch laviren, (denn ich hatte Nordwind,) zwo Meilen höher kommen könnte, sie mich unterdessen zu einem sehr guten Ankerplatz bringen wollten, bis ich Südwind hätte, um nach Bergen hinauf zu fahren. Ich fieng also an zu laviren, um den Wind zu gewinnen. Nachmittags um vier Uhr erhob sich ein Sturm von der Nordostseite, welcher die norwegischen Schiffer bewog, dem Winde zu folgen, um durch die mitternächtliche Straße bey der Insel Bommel zu gehen, wo sie mich auch durchführten, damit ich mich bey Ingeson vor Anker legen könnte. Weil die Ankerplätze an der Küste von Norwegen, das heißt, in den Gewässern von Bergen, unbequem sind und viel Behutsamkeit erfodern, so will ich alles, was ich gethan habe, um Anker zu werfen, umständlich anführen. Vorher aber muß ich dem Leser die Beobachtungen mittheilen, die ich auf der Küste angestellt habe.

Anfangs

Abweichung der Magnetnadel.

Anfangs versicherte ich mich durch drey verschiedene Beobachtungen von der Abweichung der Magnetnadel; einmal beym Aufgange, sodann in Vertikalzirkeln, und drittens im Mittagszirkel. Das Verhältniß dieser drey Beobachtungen bewies mir, daß die Abweichung der Magnetnadel auf den norwegischen Küsten bey der Insel Bommel 17 Grad 50 Minuten beträgt. Zu Mittage beobachtete ich die Breite, und ersah vermittelst der Bemerkungen der Oerter, daß die Insel Bommel 15 Minuten weiter gegen Norden gelegen ist, als sie auf der im *Neptune françois* befindlichen Generalkarte gezeichnet ist. Ich habe bey meiner zweyten Reise eben dieselbe Beobachtung gemacht und gefunden, daß die ganze Küste von Norwegen 15 Minuten weiter nordwärts liegt, als auf gedachter Karte angegeben ist. Endlich habe ich bemerkt, daß die äußern und in die See hinauslaufenden Landspitzen bey den Gewässern von Bergen einander fast allezeit ähnlich sehen. Ueberall erblicket man Felsen von einerley Höhe, deren höckerichtes Ansehen und Gestalt fast stets einander gleich ist. Und dieses macht die Bemerkung der Gegenden sehr schwer, weil man nur vermittelst

einer

einer langwierigen Uebung einen Ort, wo man zu landen gedenket, erkennen kann. Man kann sagen, daß in einem Striche von zwölf Meilen, in der Gegend der Küste, wo ich mich dem Lande genähert, der Berg **Bommel** auf der Insel dieses Namens der einzige ist, der sich vorzüglich unterscheidet. Die Gegenden des festen Landes können selten von den Schiffern als Merkzeichen des Weges gebraucht werden, weil sie fast allezeit mit Nebeln umzogen, mit Schnee bedeckt, und überdies allzu entlegen sind. Es giebt viele Meerengen, durch die man in **die Gewässer** oder in **den Fluß von Bergen** einlaufen kann. Von der Insel **Skudenes** bis an die Stadt **Bergen** rechnet man sechszehn dänische Meilen, welche ohngefähr dreyßig französische Meilen betragen *); und in diesem Raume giebt es acht Straßen, durch welche man in die Gewässer von **Bergen** einlaufen kann. Wenn man auf der Nordseite von der hohen See nach **Bergen** kommt, so hat man gleichfalls zwo Einfahrten, die vorzüglich besucht werden. Die nordlichste unter

diesen

*) Die dänische Meile macht beynahe zwo französische aus.

diesen beyden Straßen ist nur sechs dänische Meilen von der Stadt. Weiter nordwärts von diesen beyden Meerengen giebt es noch einige andre: aber sie sind so wenig bekannt, sie werden so wenig besucht, und sind so unbequem, daß man sie nicht rechnen darf.

Die gedachten Straßen sind, von der südlichsten anzufangen, folgende: 1. Stavangerfiord, bey Stavanger, sechszehn dänische Meilen von Bergen. 2. Skudenes, wo sich die bergischen Gewässer anfangen, vierzehen Meilen von Bergen; 3. Udsire, dreyzehn Meilen; 4. Bommelfiord, eilf Meilen; 5. Solmenfiord, fünf Meilen; 6. Papefiord, vier Meilen; 7. Kruysfiord, drey Meilen; 8. Jettefiord, beynahe drey Meilen von der Stadt gegen Abend.

Die zwo Straßen oder Eingänge, die von der Nordseite besucht werden, sind: 1. Herlefiord *). Dieser Sund ist fünf Meilen von der Stadt, zwischen zwo Inseln, die weit ins Meer hinaus

*) Dieser Sund heißt auch Hennefiord, oder Hennegat.

hinaus gelegen und unter dem Namen Henne und Feyer bekannt sind. 2. Fönsfiord. In der Mitte dieses zweyten Sundes ist eine kleine hohe Insel, die unter dem Namen Holmengraak bekannt ist. Man richtet seinen Lauf nach derselben, wenn man sich dem Lande nähern will. Diese Straße ist sechs Meilen von Bergen.

Anmerkungen über die Anfuhrten bey Norwegen.

Aus dem, was ich bisher angeführet habe, siehet man, daß es besser ist, auf der Südseite, als auf der Nordseite einzulaufen: weil man gegen Mittag mehr Straßen hat, weil diese weit bequemer sind, und weil die Ströme längst an der Küste hin ihre Richtung nach Norden nehmen. Das übrige muß der Wind entscheiden. Dennoch aber glaube ich, daß die beste Breite an Land zu gehen, die von 59 Graden 40 Minuten ist.

Man kann sich dem Lande nähern, ohne das Geringste zu besorgen. Das Wasser ist sehr gesund. Die Küste von Norwegen hat zwar überall ein schreckbares Ansehen; sie ist eine fortlaufende Reihe von Felsen, deren Anblick Entsetzen verursacht: man darf sich aber durch nichts abhalten lassen, hinanzufahren. Denn man

kann

kann ganz nahe an diesen Felsen hin seegeln, und wenn man noch zwo Meilen vom Lande ist, so kommen, wie ich schon gesagt habe, allezeit norwegische Schiffer an Bord, es wäre denn ein großer Sturm. Bey gewöhnlichem Wetter aber kommen diese Schiffer den fremden ankommenden Schiffen bis drey Meilen weit auf die hohe See entgegen. Sie fahren so gar um die Wette, um einander durch die Geschwindigkeit zuvorzukommen: der erste Kahn aber, der ein Ruder in das ankommende Schiff werfen kann, hat das Recht, dasselbe als Lootse zu führen, und die übrigen Yöllen, oder kleinen norwegischen Schaluppen weichen zurück, doch pflegen sie vorher Zwieback oder Branntewein zu fodern, den sie sehr gern trinken.

Ich habe gesagt, daß man sich zu allen Zeiten dem Lande nähern könne; dennoch wollte ich ohne eine dringende Noth niemanden rathen, auf die Küste anzufahren, wenn man starken Nebel und heftige Westnordwestwinde hat, weil es nicht möglich ist, bey diesem Winde aufwärts zu fahren. Um das Anländen in dieser Gegend zu erleichtern, habe ich es für nützlich gehalten, eine

Karte,

Karte, die man mir von dieser Küste gegeben hatte, nachstechen zu lassen; wobey ich die Verbesserungen, die ich auf meinen beyden Reisen zu machen Gelegenheit gehabt, sorgfältig angemerkt habe. Aus diesem Plane wird man alles, was ich von den verschiedenen Einfahrten gesagt habe, deutlicher ersehen: denn man wird weit besser verstanden, wenn man zu den Augen reden kann. Obgleich weder die vier ersten südlichen, noch die drey nordlichen Straßen in dieser Karte mit begriffen sind, so enthält sie doch ohngefähr zwanzig französische Meilen von dem merkwürdigsten Theile der Küste.

Ich komme wieder auf meinen Ankerplatz bey Ingeson zurück, und weil man allezeit eine gewisse Vorsichtigkeit beobachten muß, so oft man sich in dem Flusse von Bergen vor Anker zu legen verbunden ist, so will ich hier dasjenige, was ich gethan habe, um bey Ingeson Anker zu werfen, etwas umständlicher erzählen. Diese Verhaltungsart kann allen denjenigen Schiffen zum Unterrichte dienen, die sich in der Nothwendigkeit befinden, nach Bergen zu fahren, welches derjenige Hafen in der Nordsee ist, wo man den

meisten Beystand erwarten kann *). Ueberdies kann man auch, theils durch die Uebermacht eines Feindes, theils durch einen Sturm, gezwungen werden, ohne Lootsen in die Meerengen einzulaufen, und alsdann kann das, was ich sagen werde, nebst der Karte von dieser Küste, wie ich hoffe, sehr nützlich seyn.

Wenn man mit einem Nordwinde von der hohen See kommt, und den Berg **Bommel** ohngefähr in Südosten nach dem Compasse, in einer Entfernung von sechs bis acht Meilen, erblickt: so muß man seinen Lauf so fortsetzen, daß man den Wind so gerade als möglich hinter sich fasse, um vor den Wind und der Insel **Bommel** nordwärts zu kommen. Ohngefähr eine Meile vom Lande wird man eine Oeffnung zwischen den Felsen gewahr werden, und dieses ist die Straße **Solmensiord**, fünf Meilen von **Bergen** **). Da ich nun den Leser bis vor den Eingang

*) Zu **Bergen** ist ein Zimmerplatz von Mastbäumen, und eine schöne Niederlage von Tauwerk; man findet auch daselbst Lebensmittel und Erfrischungen.

**) Dieser Sund ist über eine Meile breit; auf meiner zwoten Reise habe ich daselbst lavirt.

Eingang dieses Sundes geführt habe, so bitte ich ihn, mir bis zu den Bewegungen zu folgen, die ich machte. Die Winde kamen von Norden, und ich seegelte an denen mir nordwärts liegenden Eylanden und Felsen hin, von welchen ich nur zwey Ankerseile weit entfernt blieb, um den Steinklippen auszuweichen, die mitten im Sunde unter Wasser sind, und die ich auf der rechten Seite unter dem Winde zurückließ. Als ich noch eine Viertelmeile weit von der Insel Rootholm entfernt war, so ließ ich dem Winde folgen, um an dieser Insel herum zu fahren, und sie weiter südwärts auf eben der Seite zu behalten, bis ich auf der rechten Seite unter dem Winde eine Oeffnung entdeckte: alsdann folgte ich gänzlich dem Winde, um in diese Krümmung einzulaufen, indem ich mich südwärts und nach Südost gen Süden hielt. Ich begab mich in diese Bucht hinein, und als ich noch ein Kabeltau lang von dem Innersten der Bay entfernt war, so ließ ich den Anker vom Backbord werfen, und das Ruder nach dem Steuerbord wenden, um vor den Wind zu kommen, indem das Ankerseil ablief. So bald ich mich vor Anker gelegt, und die Fregatte dem Winde entgegen

Art und Weise, bey Ingeson zu ankern.

gestellet hatte, so ließ ich ein kleines Ankerseil auf das Land nach der östlichen Küste bringen, welches am Hintercastell des Steuerbords befestiget ward. Auf diese Art ist das Schiff zwar nicht gegen den Wind gerichtet, aber es ist doch in Sicherheit. Der große Anker liegt achtzehen Faden tief in einem sandigten und kiesigten Grunde; unter dem Schiffe sind sechs Faden Wasser; und weil sich der Grund nach Art einer Böschung erhebt, so hat man über Bord nur fünf und vierzig Faden vom Kabeltau nöthig, dasjenige mit eingeschlossen, was auf die Einkleidung desselben zu rechnen ist. Der Greling, oder das kleine Ankertau, wird auf dem Lande an einem starken zu dieser Absicht bequem gemachten Felsen befestiget. Man muß nicht vergessen das Kabeltau wohl zu bekleiden und oft darnach zu sehen; denn es giebt an vielen Orten Klippen auf dem Grunde. Die Ebbe und Fluth ist hier nicht stark; das Meer fällt auf acht Fuß tief; und die Fluth wechselt um sechs Uhr. Ich habe vergessen zu sagen, daß man fünf und zwanzig Faden an den Bätings nehmen muß, wenn man auf den Ankerplatz kommt; man muß auch bereit seyn, noch mehr vom Kabeltau ablaufen zu lassen, wenn der

Anker

Anker schon im Grunde liegt, damit das Schiff desto leichter gegen den Wind gerichtet werden und seinen Strich halten könne. Ueberdies muß man auch noch einen andern Anker bereit halten, um ihn geschwind auszuwerfen, im Fall der erstere nicht eingreifen sollte. Es ist unnöthig, zu erinnern, daß man so wenig als möglich nach dem Windstriche auf den Ankerplatz kommen müsse. Ich habe gesagt, daß man von hinten zu mit einem Greling sehr gut befestiget sey; denn so bald der Wind aus Süden kommt, macht man sich seegelfertig, um nach Bergen hinauf zu fahren. Wenn aber die Winde aus Südsüdwest kämen, so würde die Klugheit erfordern, noch einen zweyten Greling von hinten zu am Backbord auf der westlichen Küste anzubringen, um sich gegen diesen Wind zu halten.

Aufbruch von Ingeson.

Wenn man sich seegelfertig machen will, so muß man die Grelings nachlassen, indem man das Schiff nach dem Kabeltau wendet; man lichtet den Anker, man nimmt ihn ein; man spannet die Seegel an den beyden Bramstengen und an der Kreuzstenge aus; man haut die Grelings ab, oder läßt sie ganz fahren; und läßt

darauf ein Boot zurück, um sie aufzunehmen und an Bord zu bringen.

Einen Musketenschuß weit von diesem Ankerplatze findet man, so wie bey allen übrigen zum Ankern bequemen Gegenden längst an dem Flusse hinauf, ein Wirthshaus, wo man Fleisch, Fische, Eyer, Milch, Bier, und alles, was im Lande zu haben ist, bekommen kann.

Den 2ten und 3ten war eine völlige Windstille. Den 4ten brachen wir Abends um neun Uhr, indem wir Südwind und einen starken Nebel hatten, von Ingeson auf, um nach Bergen zu gehen. Wir legten ohngefähr acht Meilen durch viele Klippen hindurch zurück, bey welchen wir bisweilen, wegen des allzu dicken Nebels, der das schwache Licht der Abenddämmerung erstickte, sehr nahe vorbeyfuhren. Unterwegens zeigten mir die norwegischen Schiffer verschiedene Gegenden von Ankerplätzen zur Rechten und zur Linken für große und kleine Schiffe.

Den 5ten früh um vier Uhr legten wir uns bey Behoriaven, ohngefähr drey Seemeilen weit von Bergen, vor Anker, indem wir stillen

Südost-

Südostwind hatten. Der Anker fiel vom Steuerbord zwanzig Faden tief, in einen sandigten und kiesigten Grund. So bald die Fregatte gegen den Wind gerichtet war, so ließ ich zwey Grelings nach zween eisernen Ringen bringen, die man auf dem Lande angebracht hat, um die Schiffe daran zu befestigen. Dergleichen Ringe giebt es längst an den Gewässern von Bergen, bey allen Gegenden, wo man den Anker werfen kann. Denn man darf nicht glauben, daß man überall ankern könne, ob man sich gleich mitten zwischen Lande und unter Felsen befindet. Es ist so gar bisweilen nöthig, drey bis vier Meilen zu fahren, um einen Ankerplatz zu erreichen, weil von einem Ankergrunde zum andern das Wasser nicht unter achtzig bis hundert Faden tief ist. Um zwey Uhr Nachmittage, als die Winde schwach aus Süden kamen, lichteten wir den Anker; und nachdem wir unter Seegel waren, kamen sie aus Westnordwest und Nordwest. Es kostete mir viele Mühe, die letzte Spitze zu umfahren, welche auf der Westseite den Eingang von der Bay vor Bergen macht. Bey dieser Spitze ist eine Bake um eine Klippe unter Wasser zu bezeichnen. Mitten in der Bay, eine

 Meile

Ein heftiger Strom in der Bay vor Bergen.

Meile vom Ankergrunde, stießen wir auf einen sehr heftigen Strom, welcher uns verhinderte vorzurücken, und uns nöthigte, gleichsam vor Anker zu bleiben, ob wir gleich Wind und alle Seegel aufgespannt hatten. Dieser Strom entstund von der Ebbe, welche aus zwo Bayen abfloß, deren eine sich auf der Nordseite, und die andre auf der Südseite der Citadelle befindet. Ich ließ alle Beywerke der Fregatte in Bewegung setzen, und die Kähne und Schaluppen vorrücken, um sie zu ziehen. Mit aller Macht der Seegel und der Ruder zog ich mich endlich aus diesem Strome heraus, der mich an die nordliche Küste hätte fortreißen können. Um sechs Uhr warf ich neun Faden tief Anker, in einen sandigten Grund, und als die Fregatte gegen den Wind lief, nachdem ich vierzig Faden vom Kabeltau hatte laufen lassen, so stieß sie auf eine große flache Klippe, der einzigen Gefahr, die man auf dieser Rhede zu fürchten hat. Die Klippe hatte 14 Fuß und 2 Zoll über sich Wasser, die Fregatte aber gieng 14 Fuß 3 Zoll tief, und das Meer hatte noch 4 bis 5 Zoll abzulaufen *).

Eine Klippe unter Wasser.

Ich

*) Das Meer pflegt in dem Hafen von Bergen sieben bis acht Fuß zu fallen.

Ich ließ sogleich einen Greling nach einem festen Orte bringen, der auf der See vor meinem Anker war und bestimmt ist, den Schiffen das Lichten zu erleichtern; ich ließ überdies mein Wasser auspumpen, und sowohl nach dem Greling als nach dem Kabeltau arbeiten. Aber alle diese Bemühungen waren vergeblich; wir mußten auf die Fluth warten, die uns wieder hob. Dieser Zufall würde uns nicht begegnet seyn, wenn mich die norwegischen Schiffer weiter nordwärts hätten wollen Anker werfen lassen, wie ich zu thun verlangte, als ich sechszehn Faden Wasser fand. Dennoch kostete es uns weiter nichts, als viele Arbeit; und durch die Sorgfalt des Herrn Duchatel und meiner Officiers geschah es, daß keine Unordnung entstund, welches bey dergleichen Gelegenheiten etwas seltenes ist. Nachdem ich mich wieder flott sah, lichtete ich meinen grossen Anker, und stellte mich vor den Eingang des Hafens. Mein großes Ankertau war zehn Faden im Wasser auf einem sandigen und kiesigten Grunde, und mein Gabelanker lag dem erstern südostwärts sechs Faden tief, in einem schlammigten Grunde. Ich ließ endlich einen Greling ans Land bringen und an den Pfählen vor der

 Haupt-

Hauptwache befestigen, und einen kleinen Anker nordostwärts werfen. Diese Vorsicht setzte mich in völlige Sicherheit; allein, ich war von vielen Kauffarthenschiffen umringt, und dieses ist kein Ankerplatz für eine große Fregatte. Die Kriegsschiffe pflegen sich bey Sandwick vor Anker zu legen, oder sie gehen ganz und gar in den Hafen hinein, wo sie von allen vier Seiten fest liegen. Allein, wenn man sich auf diese Art in den Hafen begeben, und innerhalb der Citadelle seyn will, so muß man sein Pulver ausschiffen.

Das Mittel die Klippe zu vermeiden.

Um die Klippe, auf der ich strandete, zu vermeiden, ist es höchst nöthig, auf eine Bake Acht zu haben, welche den Ort bemerket, wo sie ist. Was aber meine erfahrne Wegweiser verführte, war dieses, daß die Bake zwo Stunden vorher von einem holländischen Schiffe war mitgenommen worden, welches, wie ich, auf eben dieselbe Klippe gestoßen war. Im Fall aber, daß man keinen solchen Pfahl sehen sollte, so muß man merken, daß sich die Klippe südostwärts befindet, ein halb Kabeltau weit von der Tonne, welche den zum Ankerlichten bestimmten festen Ort bezeichnet.

Gleich

Gleich nach meiner Ankunft schickte ich einen Officier zu dem Commendanten der Stadt, der im Schlosse wohnt, um ihn begrüßen zu lassen; und den folgenden Tag besuchte ich ihn selbst mit meinen vornehmsten Officieren. Wir giengen auch zu dem Herrn Descheel, dem Amtmanne des Stifts und der Stadt Bergen. Er überhäufte uns mit Höflichkeitsbezeugungen, und erbot sich, uns seine Dienstfertigkeit auf alle mögliche Art zu beweisen. Von dem Volke aber wurden wir nicht so gut aufgenommen. Von den Kaufleuten, Handwerksleuten, und allen denjenigen, zu denen wir wegen der Bedürfnisse unsrer Fregatte unsre Zuflucht nehmen mußten, wurden wir sehr schlecht empfangen. Man flohe vor uns auf den Straßen, und man weigerte sich, meinem Proviantmeister auf den öffentlichen Märkten etwas zu verkaufen. Diese Aufnahme hatten wir der schlechten Aufführung einiger Kaper-Officiers zu verdanken, welche unter dem Namen und der Uniform des Königs von Frankreich, die sie zu tragen die Verwegenheit gehabt, in dieser Stadt während des letzten Krieges so viel Ausschweifungen begangen hatten, daß der Amtmann befürchtete, man

möchte

möchte uns Grobheiten beweisen, und deswegen bekannt machen ließ, daß wir wirklich königliche Officiers wären, und daß man uns alle Achtung zu bezeugen hätte. Unser Betragen und unsre Mannszucht zeigten, wer wir waren. Einem Matrosen von meinem Schiffe, der in der Trunkenheit einen silbernen Löffel aus einem Wirthshause mitgenommen hatte, ließ ich drey Tage nach einander die Cale, eine gewöhnliche Wasserstrafe, geben; und wenn mich nicht alle Damen, die bey der Frau Descheel bey einem grossen Abendessen versammlet waren, gebeten hätten, ihm zu verzeihen, so würde die Strafe noch länger gewähret haben. Ich bewirthete hierauf die Frau Descheel und alle Damen vom Stande, den Generalstaab von der Festung, die Officiers von der Garnison und alle vornehme Personen der Stadt mit einem Mittagsessen. Dieses Gastmahl, welches von einem Balle begleitet war, verbreitete in allen Theilen der Stadt Lust und Freude, wobey zugleich, unter dem Krachen der Kanonen von der Fregatte, auf das Wohl des Königs von Frankreich und des Königs von Dänemark getrunken ward. Demungeachtet aber konnte das Volk nicht vergessen,

daß

daß ein französischer Kapitain eines Branders, oder der sich wenigstens dafür ausgab, nach der Weigerung, ihm eine gewisse unbillige Forderung zu bewilligen, gedrohet hatte, die Citadelle zu beschiessen, und daß man mehr als einmal den Personen vom schönen Geschlechte schimpflich begegnet war.

Ich kann nicht umhin, hier eine Betrachtung über die hohen Begriffe anzustellen, die sich die Welt von einigen Friedensstörern zu machen pflegt, deren ganzes Verdienst darinn besteht, daß sie sehr viel schönes von sich selbst zu sagen wissen; welche die größten Unternehmungen auszuführen versprechen, weil sie weiter nichts zu befürchten haben, als in das Nichts zurückzufallen, aus welchem sie sich zu erheben gedenken; welche wir endlich täglich mit Schanden ihre Absichten verfehlen sehen, ob sie gleich von einer unwissenden und wider den königlichen Seestaat eingenommenen Partey unterstützet werden. Die Beweise von dieser Gewohnheit, so blindlings zu urtheilen, haben sich nur allzu sehr ausgebreitet. Man findet so gar in dem Wörterbuche der Encyklopädie bey dem Worte Marine

höchst

höchst verläumderische Ungereimtheiten. Es ist daselbst ein Auszug von einem Werke zu lesen, welches den Titel führt: **Betrachtungen eines Bürgers über den Seestaat.** Dieses Werk ist von einem Schiffer geschrieben, der Kaufmann in Dieppe war. Der Stand dieses Schriftstellers läßt vermuthen, daß er die königlichen Officiers mit schwarzen Farben malen werde. „Der Seeofficier,“ sagt er, „schämt sich „seines Standes, er verachtet die Wissenschaft „des Matrosen,“ u. s. w. Dennoch aber lasse ich ihm Gerechtigkeit wiederfahren, und spreche seinen Betrachtungen die Gründlichkeit nicht ab, wenn er vom Kriege und von Ausrüstungen redet. „Der Kapitain,“ sagt er, „muß völlige „Freyheit haben, sein Schiff selbst auszurüsten, „u. s. w. Will man die Engländer bekriegen, „so muß man ihre Handlung angreifen. Begnüget man sich aber, nur seine Besitzungen zu „bedecken, so ist dieses nichts anders, als ob „man mit der Gefahr zu verlieren spielen wollte, „ohne iemals die Möglichkeit zu gewinnen vor „sich zu sehen. Der engländischen Handlung „allein muß man den Krieg ankündigen: ohne „diese Staatsregel wird man keinen dauerhaften

„Frieden

„Frieden mit diesem Volke haben. Die Vor„stellung von einem Kriege mit uns muß der „Handlung der Engländer Furcht und Schrecken „einjagen. Dieses ist der Punkt, worauf es „ankommt. Im Kriege von 1744 hat der Feind „ansehnliche Versicherungen auf unsre Kauffar„theyschiffe gethan; in dem gegenwärtigen aber „nur wenige, und diese unter höchst beschwerli„chen Prämien. Und warum das? Bloß des„wegen, weil sie geglaubt haben, daß ein Krieg „zu Lande eine Vernachläßigung unsers Seewe„sens nach sich ziehen würde: und sie haben Recht „gehabt. Das Seewesen des Feindes erhält „sich bloß durch seine Einkünfte, und seine Ein„künfte haben keine andre Quelle, als seine Hand„lung. Laßt uns also seine Handlung, und „seine Handlung allein, bekriegen! Nehmet den „Engländern eine Colonie; so werden sie dro„hen: störet ihre Handlung; so werden sie auf„ser sich seyn. Wir haben drey hundert Meilen „an Küsten zu beschützen; und diese Sorgfalt „erfordert einen furchtbaren Seestaat. Wer „wird die Küsten vertheidigen? Vielleicht „Kriegsschiffe? Thorheit! Thorheit! Landtrup„pen werden es thun. Man wird hundert und

„funfzig

„funfzig tausend Mann bewaffnen, um die Kö„sten zu ersparen; und dennoch werden die Kü„stenbewohner ausgeplündert werden. Man „wird hundert und funfzig tausend Mann be„waffnen, da es doch klar ist, daß fünf und „zwanzig Schiffe von der Linie zu Brest, und „funfzehn tausend Mann unter dieser Festung „zureichend sind, sich allem zu widersetzen, aus„genommen der Vorzugsneigung für die Land„truppen.“ Man siehet hieraus, daß dieser Seefahrer mit vielem Scharfsinn urtheilet; allein, er beweiset die Nothwendigkeit des Seestaats nicht mit so vieler Beredsamkeit, als Herr Thomas in den Lobeserhebungen, die er dem Herrn Düguay Trouin beylegt *). Demungeachtet

*) In jenen gründlichen Unterredungen, welche dieser Thomas mit dem Herzoge Philipp hatte, redete er unaufhörlich mit diesem Prinzen von der Wichtigkeit und von dem Nutzen des Seestaats. „Ach, wenn er itzt wiederkommen sollte,“ sagte er vom Düguay, „wenn er unsre Häfen und „Zeughäuser durchlaufen sollte, wie groß würde „seine Betrübniß seyn! O ihr Franzosen, würde „er ausrufen, wo sind die Schiffe hin, die ich „commandirt habe? Wo sind jene siegreichen Flot„ten, die das Weltmeer beherrschten? Umsonst „irren meine Augen herum; ich sehe nichts, als „Ruinen.

geachtet läßt dieser Schriftsteller, von einem Vorurtheile verleitet, das man ihm noch verzeihen kann, wie er denn auch niemals die königlichen Häfen besucht hat, bisweilen zum Vortheile des

„Ruinen. Eine traurige Stille herrschet in euren Häfen. Wie! seyd ihr nicht mehr das vorige Volk? Habt ihr nicht mehr die vorigen Feinde zu bestreiten? Gehet, verstopfet die Quelle ihrer Schätze! Wisset ihr nicht, daß alle Kriege in Europa nur noch Handlungskriege sind; daß man Armeen und Siege erkauft; daß man sein Blut für Geld verhandelt? Kriegsschiffe sind heutiges Tages die Stützen der Thronen. Werfet einen Blick jenseit des Oceans: die Einwohner eurer Colonien reichen euch die Hände. Seyd ihr Bürger? so sind diese eure Brüder. Seyd ihr begierig nach Reichthümern? in der neuen Welt werdet ihr sie finden. Ein weit kostbarer Gut, die Ehre, werdet ihr daselbst finden. Ihr habt so viel Blut vergossen, das Gleichgewicht von Europa zu erhalten. Die Ehrliebe hat den Gegenstand verändert. Traget, traget eure Wagschaalen aufs Meer; hier ist der Ort, wo man ein Gleichgewicht der Herrschaft einzuführen suchen muß. Wenn ein einziges Volk auf demselben zu befehlen hat, so wird es zum Tyrannen, ihr aber zu Sklaven werden. Ihr werdet ihm die Nahrungsmittel eurer Verschwendung, wovon euch selbst euer Unglück nicht wird heilen können, abkaufen müssen;“ u. s. w.

des kaufmännischen Seewesens einige Pfeile wider den Seestaat des Königs schießen. Mit eben demselben Vorurtheile hat ein gewisser Mönch die historischen Nachrichten von einer Reise nach den malouinischen Inseln in den Jahren 1763 und 1764 zusammengetragen. Der Verfasser dieser abgeschmackten Reisebeschreibung, welche 1769 zu Berlin gedruckt worden, scheinet nur darum aus seinem Kloster gegangen zu seyn, um in einer andern Welt eine reiche Aerndte von Lügen und Schmähungen einzusammlen. Da er nun wieder nach Europa zurückgekommen, so findet er ein Vergnügen daran, den groben Gift seiner schmutzigen Feder über den Seestaat des Königs in einer Ausschweifung zu verbreiten, die so viele Fehler als Redensarten enthält. „Man siehet," sagt das unwissende Kind des heiligen Benedikts, „den „15ten Junii 1764 ein großes Schiff in Nord„westen gegen den Wind; man umwindet die „Flagge und den Wimpel; man läßt die Flag„ge wehen; man hält den Wind an, und das „Schiff setzet," (ungeachtet dieser vorgeblichen Zeichen,) „seinen Lauf fort." Dieser Klostergelehrte glaubt, daß ein Schiff, welches eine

solche

solche Bewegung macht, kein andres als ein französisches seyn könne. Hierüber wird seine Galle erhitzt, und seine Liebe für das gemeine Beste und für das Wohl seines Vaterlandes sagt ihm eine heftige Abhandlung wider eine Seemacht in die Feder, vor der er Hochachtung haben sollte. Aber wo hat dieser Mönch die Regel gefunden, daß man aus Liebe zu seinem Vaterlande sagen sollte: „die Freyheit der „Rothröcke *) erzeugte die Knechtschaft der Blau„röcke; — — der königliche Seestaat habe „Vorurtheile, die ihn über die Wissenschaft der „Seefahrer erhüben, und er glaube, daß es nicht „mehr nöthig sey, dieselbe durch Uebung zu er„lernen;“ u. s. w.? Wenn dieser Schmierer die Verordnungen vom Seewesen gelesen hätte, so würde er gewußt haben, daß bey uns Schulen zum Unterrichte junger Leute sind errichtet worden. Wenn er in den königlichen Häfen gewesen wäre, so würde er gesehen haben, daß sich die Officiers daselbst mit den Grundsätzen der Seewissenschaft beschäfftigen und eifrigst Gelegenheiten suchen, die Uebung damit zu verbin-

 den.

*) So nennet er die königlichen Bedienten vom Seestaat.

den. Wenn er sich die Mühe genommen hätte, einige Nachrichten einzuziehen, so würde er erfahren haben, daß man, um zum Kapitain eines Kauffarthenschiffes angenommen zu werden, zwo Seereisen auf den königlichen Schiffen müsse gethan und vortheilhafte Zeugnisse von den Befehlshabern zurückgebracht haben; und dieses setzet voraus, daß man nur auf diesen Schiffen eine vollkommene Kenntniß von der Untergebung und vom Dienste zur See erlangen könne, und daß die Officiers vom Seestaat die wirklichen Richter der Officiers auf Kauffarthenschiffen sind. Wenn er auf Schiffen gereist wäre, die von wirklichen königlichen Officiers wären geführt worden, so würde er nicht gesagt haben, „daß ein „jedes Nationalschiff verbunden wäre, die Seegel zu streichen, wenn ihm ein königliches Schiff „durch einen Kanonenschuß oder durch die Erhö„hung des Wimpels an dem Maste, an welchem „er sich nach dem Range desjenigen, der das „Schiff führet, befinden muß, zu verstehen gä„be, daß er solches thun solle" *). Wenn er sich

*) In diesen Worten tadelt unser Verfasser zugleich die Unwissenheit des Reisebeschreibers in der französischen

sich iemals in einem unsrer Häfen aufgehalten hätte, so würde er wenigstens gesehen haben, welche Ehrfurcht man für das Andenken derer Barts, derer Düguay Trouins, derer Cassards, habe. Alle diese großen Männer hatten rechtmäßige Ansprüche, in den Seestaat des Königs aufgenommen zu werden. Sie hatten rühmliche Treffen geliefert; sie hatten sich durch außerordentliche Wendungen und Bewegungen hervorgethan; sie hatten feindliche Kriegsschiffe weggenommen. Man zeige sich nach Verrichtung so vortrefflicher Thaten; so wird man gewiß mit eben so vieler Begierde als Vorzuge aufgenommen werden. Obgleich die Officiers vom königlichen Seestaate über dergleichen schimpfliche Streiche erhaben sind, welche ohnedies ohne Wirkung bleiben, wenn sie von so schwachen Händen, als des Seefahrers nach den ma-

zösischen Schiffersprache; nach welcher seine Worte freylich nicht anders übersetzt werden können. Er zeigt dagegen, daß ein Kauffartheyschiff vor einem Kriegsschiffe nicht die Seegel streicht, welches nur vor dem Feinde geschiehet, sondern sich nur unter seiner Flagge begiebt, um die Befehle des Capitains zu erwarten, u. s. w. Uebrigens bleibt diese Kritik für den deutschen Leser billig weg.

louinischen Inseln seine sind, geführt werden: so bin ich doch nicht Herr über die erste Bewegung des Unwillens gewesen, der in mir aufstieg, als ich das abgeschmackte Tagebuch dieses irrenden Mönches durchlas. Ich komme zu dem Verfolg meiner Erzählung zurück.

Während meines Aufenthalts in Bergen habe ich die Tiefen von dem Hafen, von der Rhede, und von dem Gewässer um die Stadt theils selbst erforscht, theils erforschen lassen. Ich werde weiter unten von diesem Hafen einige Nachricht geben. Vorher scheinet es mir nöthig zu seyn, von der Stadt und dem Stifte Bergen zu reden. Ich werde so gar etwas von Dänemark und Norwegen anführen, ingleichen von den Lappländern, Samojeden und andern nordischen Völkern dieses zweyten Reichs, welche sehr wenig bekannt sind, und von denen man vielerley Erdichtungen ausgestreuet hat. Weil ich mich desfalls an erfahrne Personen gewendet, die unter diesen Völkern herumgereist sind, und aus den ersten Quellen geschöpfet habe, so schmeichle ich mir, daß man meine Nachrichten mit Vergnügen aufnehmen werde.

Die

Beschreibung der Stadt Bergen.

Die Stadt Bergen, ehemals Biorginn, die Hauptstadt des Stiftes dieses Namens, ist die größte und ansehnlichste Handelsstadt in Norwegen. Sie liegt ganz tief in einem Thale, und ist von sieben großen Bergen umringt, die sie zugleich befestigen. Die Festungswerke von der Seeseite verdienen nicht angeführet zu werden. Ehemals waren zu Bergen dreyßig Kirchen und Klöster; heutiges Tages aber findet man hier nur vier Pfarrkirchen, unter welchen eine deutsche und drey dänische sind. Die Kirchen sind von Steinen gebaut, so wie auch die Häuser der Vornehmsten der Stadt, der Consuln, und der ansehnlichsten Handelsleute. Das vortrefflichste Gebäude ist das am Eingange des Hafens erbaute Zollhaus. Es ist daselbst eine lateinische Schule, welche im Jahr 1554 von dem Bischofe Petri errichtet und mit Stiftungen ist versehen worden. Ihre Einkünfte sind nach der Zeit von dem Könige Friedrich II. und seinen Nachfolgern vermehret worden. Es werden in derselben heut zu Tage zwölf Schüler unterhalten, welche in der Philosophie, Mathematik, Historie und in der französischen Sprache unterrichtet werden. Die Steuermannsschule

war ehmals sehr zahlreich; aber sie ist in große Abnahme gerathen.

Geschichte der Stadt Bergen.

Bergen hat ehedessen die Münzgerechtigkeit gehabt, und dieselbe bis 1575 behalten. Man verwahret noch in dem Münzkabinet zu Kopenhagen eine Münze, welche daselbst unter dem Könige Erich war geschlagen worden. Im Jahr 1070 und 1071 hat man zuerst angefangen, diese Stadt zu erbauen. Es sind auch verschiedene Kirchenversammlungen daselbst gehalten worden. Weil die meisten Häuser von Holz gebauet sind, so ist diese Stadt oft ein Raub der Flammen gewesen. Im Jahr 1248 brannte sie ab, wobey eilf Kirchen in Asche verwandelt wurden. Ein ähnliches Unglück hat sie in den Jahren 1472, 1623, 1640, 1702 und 1756 betroffen; bey welcher letztern Feuersbrunst tausend und sechs hundert Häuser im Rauche aufgegangen sind. Die Stadt ist von einem sehr großen Umfange. Die Gassen sind zwar nicht nach geraden Linien eingerichtet, und ohne Ordnung mit großen Steinen von ungleicher Höhe gepflastert, allein, sie sind sehr reinlich. Obgleich die Häuser von Holz gebauet sind, so haben sie doch

ein sehr lebhaftes Ansehen von den verschiedenen Farben, mit welchen sie gemalt sind. Sie sind besonders inwendig sehr artig eingerichtet: man siehet in denselben weder Gold noch Silber; allein, sie sind mit der angenehmsten Einfalt des Hausgeräthes ausgeputzt.

Anzahl der Einwohner.

Die Stadt Bergen kann drey tausend Häuser, und mehr als zwanzig tausend Seelen zählen. Es kommen jährlich viele Leute von Hamburg, von Bremen und Lübeck dahin, die sich daselbst niederlassen, um den Fischhandel zu treiben.

Die Religion.

Die Religion, zu der man sich daselbst bekennet, ist die lutherische, welche in Deutschland unter dem Namen der evangelischen bekannt ist. Sie ist die Religion des Landesherrn, und die herrschende in allen Besitzungen des Königs von Dänemark. Dennoch aber werden alle andre Religionen geduldet, (wiewohl ohne öffentlichen Gottesdienst,) wenn sie nur den Staat nicht beunruhigen. Ein jeder Einwohner, von welchem Stande, von welcher Religion er auch seyn mag, wird ohne einigen Unterschied von der Regierung

geschützt; niemand wird in seiner Gewissensfreyheit gestört.

Die Sitten der Einwohner.

Was die Sitten der Einwohner der Stadt Bergen betrifft, so ist es sehr schwer, dem Leser in diesem Stücke eine Genüge zu thun; denn sie sind eine Vermischung von den Sitten verschiedener Nationen. Es sind nach und nach viele Deutsche und Schottländer dahin gekommen, welche sich daselbst niedergelassen und sich mit den Eingebornen des Landes durch Heurathen verbunden haben. Die Männer sind meistentheils gesund und stark; nicht sonderlich höflich, aber doch freundlich gegen die Fremden, und zwar aus Eigennutz. In Bergen ist kein Adel; alle Einwohner sind Kaufleute, und handeln theils im Großen, theils im Kleinen. Dennoch giebt es auch einige vornehme Familien, aber in sehr geringer Anzahl.

Die Frauenzimmer sind überhaupt arbeitsam; sie beschäfftigen sich so wohl mit ihrer Haushaltung, als mit ihrem Handel. Zur Pracht und Verschwendung sind sie nicht geneigt. Den Fremden sind sie besonders gewogen, und diese sind gern bey ihnen gesehen; vorzüglich pflegen

sie

sie die Franzosen wohl aufzunehmen: aber die Männer sind auf diese letztern sehr eifersüchtig. Die Norwegerinnen sind schön, allein, sie haben nicht viel Erziehung. In den übrigen Städten Norwegens herrschet mehr Höflichkeit; in dem ganzen Lande aber sind die Männer mehr für den Geschmack einer guten Mahlzeit, als für die Reizungen der Liebe eingenommen. Sie lieben die starken Getränke, und rauchen überaus viel Tabak. Sie kommen unter einander zusammen, und ziehen ihr Estaminet der Gesellschaft der Frauenzimmer vor; welches denn diese verleitet, sich durch den Umgang mit liebenswürdigern und gefälligern Fremden schadlos zu halten, ohne ein Geheimniß daraus zu machen.

Die Besatzung von **Bergen** bestehet aus einem Bataillon regulärer Truppen, aus einer Freycompagnie von hundert und funfzig Mann, und aus einer kleinen Anzahl von Artilleristen; welche zusammen ohngefähr sechs hundert Mann ausmachen. *Die Besatzung.*

Der Handel der Stadt **Bergen** bestehet in allerley Arten von Fischen, in fetten Waaren, *Der Handel.*

in

in Leder und Holz. Diese Landesgüter kommen aus den von Bergen nach Mitternacht zu gelegenen Provinzen. Der Hafen ist gut und sicher, und kann eine große Menge Schiffe von allerley Größe fassen. Er hat auch überdies den Vorzug, daß er niemals zufriert, und zu allen Zeiten schiffbar ist. Die Einwohner von Bergen haben ohngefähr achtzig Schiffe, die sie zur auswärtigen Handlung gebrauchen, und mit welchen sie nach dem großen Weltmeere, nach dem mittelländischen Meere, nach dem Nordmeere und der Ostsee zu handeln pflegen. Ausserdem kommen jährlich mehr als tausend Kauffartheyschiffe von verschiedenen Nationen dahin, welche Salz, Geträide, Mehl, Branntewein und andre Nahrungsmittel mitbringen. Die Einwohner von Bergen schicken auch viel Schiffe nach Grönland, um daselbst den Seehund oder Seewolf zu fangen, aus dessen Fett ein sehr guter Thran für die Lampen verfertiget wird.

In Bergen wird ein starker Handel mit allen Arten von Getreide getrieben, weil das Land in diesem ganzen Stifte unfruchtbar ist, und wenig bearbeitet wird. Die Einwohner desselben,

desselben, besonders die, welche sich an den Küsten befinden, sind fast alle Fischer. Sie sind genöthiget, alles zu ihrem Unterhalte nöthige Getreide aus den Magazinen der Stadt zu nehmen, welche vermittelst der Schifffahrt überflüssig angefüllt sind. Alle weiter nordwärts befindlichen Einwohner kommen nach Bergen, oft von mehr als drey hundert Meilen weit, um sich mit Getreide und andern Lebensmitteln, die sie nicht so leicht zu Drontheim haben können, zu versorgen. Mit einem Wort, die Stadt Bergen ist die Kornkammer von ganz Norwegen.

Der Fluß von Bergen und alle Küsten dieses Stiftes sind überaus fischreich. Die ansehnlichste und einträglichste Fischerey ist der Dorsch- und Häringsfang. Diese Fischerey macht die Goldgruben des Landes aus; und mit diesen Reichthümern pflegen die dänischen und alle ausländischen Schiffe ihre Ladung nach allen Theilen von Europa zu treiben. Der getrocknete Dorsch, oder der Stockfisch, den man in Bergen zubereitet, wird in den Häfen von Spanien, Italien, Holland, Flandern und selbst England für vorzüglich gut gehalten. Dieser Fisch wird so

wohl

wohl roh, als getrocknet, auch nach der Ostsee in Tonnen verführt, welche die Norweger in ganz Europa herumschicken. Man pfleget auch in Bergen eine ungeheure Menge Fischthran, Bock- und Schaaffelle, Inschlitt, Theer und Bauholz zu laden.

Der Handel mit Rogen.

Es ist noch übrig, von der Handlung mit dem Rogen des Stockfisches etwas zu sagen, wovon in Bretagne sehr viel verbraucht wird. Dieser Rogen ist eine Menge von Stockfischeyern, welche eine unumgänglich nothwendige Aetzung bey der Sardellenfischerey sind. Der Dorsch, oder Stockfisch, aus welchem man den Rogen, oder die Eyer, nehmen will, wird an den Küsten von Norwegen, von dem Januar an bis in die Mitte des Aprils gefangen. Man fängt auch zu andrer Jahrszeit Stockfische; allein, man findet niemals Eyer in denselben, ausgenommen bey dieser ersten Fischerey. Im Monat Januar fängt man an, den Dorsch mit seinem Rogen an der Küste von Nordland und Finnmarken, über hundert Meilen weit von Bergen gegen Mitternacht, zu fangen. Der Fisch kommt nach und nach längst an den Küsten herunter,

indem

indem er immer mehr südwärts geht, bis an die Stadt Bergen, und ohngefähr noch dreyßig Meilen weiter nach Süden, in die Gegend von Skudenes, wo diese Fischerey gegen das Ende des Aprils aufhört, weil sich der Stockfisch alsdann vom Lande entfernet, und, um zu streichen, nach der hohen See gehet. Vor Bergen geschiehet diese Fischerey nur gegen das Ende des Märzmonats. Die norwegischen Fischer pflegen gedachten Fisch nur in eingeschlossenen Gegenden zu fangen. Sie bedienen sich hierzu kleiner Fahrzeuge, welche sechs bis acht Tonnen tragen können. Auf dem Lande haben sie kleine von Holz erbaute Magazine, in welchen sie, nachdem sie den Stockfisch geöffnet und den Rogen herausgenommen haben, diesen in Pyramiden aufthürmen, einsalzen, und, wenn die Fischerey gegen das Ende des Aprils aufhört, nach Bergen bringen. Die Handelsherren von Bergen kaufen darauf den Rogen den Fischern ab, und lassen ihn in Tonnen einlegen. Diese Fischerey ist in dem Stifte Bergen selten beträchtlich, ob sich gleich die Küsten desselben auf siebenzig Meilen in die Länge erstrecken; und es ist schon viel, wenn man daselbst vier tausend Faß oder Tonnen

von

von solchem Rogen zusammenbringt. Am reichsten aber ist diese Fischerey an den Küsten von **Nordland**, wo das Meer weit fischreicher ist, als sonst irgend wo. Die Bewohner der mitternächtlichen Gegenden bringen den ganzen Betrag ihrer Fischerey, sowohl Fisch als Rogen, in Fahrzeugen von hundert bis zwey hundert Tonnen, nach **Bergen**, den ansehnlichsten Hafen von **Norwegen**, der auch von Ausländern am meisten besucht wird. Das Eis und die Stürme erlauben diesen Fahrzeugen nicht, vor dem Monat May aufzubrechen und nach **Bergen** zu kommen; also ist es auch nicht möglich, den Preis des Rogen eher zu bestimmen. In den gewöhnlichen Jahren findet man, zu Anfange des Junii, in den Magazinen zu **Bergen** funfzehn bis sechszehn tausend Faß Rogen; in reichen Jahren aber auf dreyßig tausend Faß. Der Preis eines Fasses Rogen ist in den gewöhnlichen Jahren 3 bis 4 Reichsthaler, oder 14 bis 18 Livres nach französischem Gelde; und in den guten Jahren wird das Faß für 2 Reichsthaler, oder 9 französische Livres verkauft. Man hat sie so gar für einen Reichsthaler, oder fünftehalb Livres hingeben sehen. In den Jahren 1767 und

und 1768 aber war der Preis des Rogen außerordentlich hoch; die ältesten Leute hatten ihn niemals so hoch steigen sehen; nämlich ein Faß kostete 5 bis 6 Reichsthaler. Dieser Preis, der ohne Beyspiel war, entstund von dem großen Zusammenflusse der Aufkäufer. Es wäre zum allgemeinen Besten von Bretagne zu wünschen, daß eine einzige Handlungsgesellschaft die ausschließende Freyheit hätte, den Rogen denen auf den Küsten dieser Provinz wohnenden Sardellenfischern zu verkaufen. Ein Faß mit solchem Rogen hält fünf und vierzig bis acht und vierzig Kannen, (15 à 16 Veltes) oder ein halbes bourdeauisches Weinfaß. Man hat geschworne Visirer, welche verbunden sind, sie gut und voll einpacken zu lassen. Dreyzehen von diesen Fässern machen eine Last, oder zwo französische Tonnen, nach der Hafentaxe aus: übrigens wird dabey nach keinem Gewichte gefragt. Die Fracht, die man zu Brest, oder in einem andern Hafen von Bretagne, bezahlen muß, beträgt ohngefähr dreyßig Livres für jede Last von dreyzehn Fässern, nebst zehn Procent Averey, welche gemeiniglich auf die ganze Frachtsumme gelegt werden. Die Abgaben, welche wenig betragen,

belaufen sich für jedes Faß, nebst allen übrigen Unkosten zusammengenommen, nicht auf 15 französische Sols. Dieses sind alle Nachrichten, die man im Stande ist, von der bergischen und norwegischen Handlung zu geben.

Es ist nunmehr auch nöthig, einen Begriff von den Künsten und Handwerken und von den in Norwegen errichteten Zweigen der auswärtigen Handlung beyzubringen: wobey ich zu gleicher Zeit das wichtigste von der dasigen Regierungsform anführen werde. Weil aber diese mit der dänischen allzu genau verbunden ist, und gewisse privilegirte Handlungsgesellschaften, die in Kopenhagen errichtet worden, den Handel besorgen, den diese beyden Reiche auswärts treiben: so werde ich einige Umstände von der dänischen Macht und Regierungsform anführen.

Die dänische Regierungsform.

Die Regierung von Dänemark ist monarchisch; dabey aber gelind, und durch eine unumstößliche und dauerhafte Einrichtung gemäßigt. Die Provinzen, oder Stifter, werden durch Amtmänner regiert, denen die Handhabung der Gesetze, die Aufsicht über die landesherrlichen Gefälle, und die besondre Beschützung der Bauren

ren aufgetragen ist. Die Stiftsamtmänner haben keine andre Gerichtsbarkeit über die königlichen Unterthanen, als in Ehesachen; in allen andern Fällen können sie nur Mittelspersonen seyn. Den Zugang zum Throne können sie nicht versperren, ja auch nicht einmal diejenigen von den höhern Gerichten zurückhalten, welche Klagen wider sie vorzubringen haben; und dieses macht die Regierung in den Provinzen sehr gelinde. Der König ist die Seele aller Gerichte, und er behält sich die Genehmigung aller Aussprüche der Gerechtigkeit vor. Keiner von diesen Aussprüchen kann vollzogen werden, wenn er darauf abzielt, einem Unterthanen das Leben zu nehmen, oder ihn seiner Ehre zu berauben, er wäre denn mit eigner Hand von dem Könige unterschrieben. Dieses ist ein sehr wichtiges Gesetz, welches die Klugheit des Gesetzgebers beweist. Man findet es in dem dänischen Gesetzbuche, und zwar im 19ten Hauptstücke des ersten Buchs, mit diesen Worten ausgedruckt: „Ein „jeder, der vor Gericht wegen irgend eines Ver„brechens verklagt wird, soll nach geleisteter Bürg„schaft die Erlaubniß haben, nach Hofe zu kom„men, und ungehindert wieder fortzugehen, soll

„auch alle zu seiner Vertheidigung nöthige Frey„heit genießen.“

Ich habe oben gesagt, daß die lutherische Religion die einzige sey, die in den Gesetzen bestätiget worden, daß aber auch alle übrigen geduldet werden: daher übet auch der König, wie alle protestantische Fürsten, die geistliche Obergerichtsbarkeit in seinen Staaten aus; er thut den letzten Ausspruch in allem, was das Kirchenregiment und die Einrichtung des äußerlichen Gottesdienstes betrifft. Die nur auf geistliche Sachen eingeschränkte Macht der Bischöfe bestehet blos darinnen, daß sie neue Prediger ordiniren, und die Priester zu Beobachtung ihrer Pflichten anhalten. Sie haben keine weltliche Gerichtsbarkeit, noch irgend einige Gewalt, ausgenommen die, welche nöthig ist, in Kirchensachen Zucht und gute Ordnung zu erhalten.

Sowohl die Dänen, als die Norweger, lieben ihren König; die erstern aber haben weit mehr Erziehung und gefälligere Sitten. Dieses ist unter andern die Frucht eines gewissen Sittenrichteramts, welches in den Städten von Dänemark von gewissen Personen ausgeübet wird,

die

die der Stadtrath erwählet, und welche auf die Erziehung der Kinder und auf die Verwaltung der verlassenen Waisen gehörigen Güter ein wachsames Auge haben *). Mit Kindern, die von ihren Angehörigen vernachläßiget werden, können sie eigenmächtige Einrichtungen treffen, und sie zu irgend einer Lebensart anhalten. Die Gesetze erlauben ihnen, um die Summen, die sie für die Kinder vorgestrecket haben, wieder einzutreiben, sich so gar gerichtlicher Zwangsmittel zu bedienen; und wenn sich die Familie in allzu dürftigen Umständen befindet, so müssen die Armenhäuser diese Wiedererstattung leisten. Eben diese Gerichtspersonen sind auch verbunden, die Oberaufsicht über das Vermögen unmündiger Kinder zu haben, und sich eine genaue Rechnung davon ablegen zu lassen. Und um vaterlose Waisen desto sicherer zu stellen, so befehlen die Gesetze, unter einer schweren Geldbuße, denen, die in einem Hause, wo ein Vater stirbt, welcher minderjährige Kinder hinterläßt, oder in der Nachbarschaft eines solchen Hauses wohnen, diesen Todesfall sogleich der Obrigkeit des Ortes zu melden.

*) Siehe das dänische Gesetzbuch, B. 3. Kap. 18.

Handlungsgesellschaften.

In Absicht auf die auswärtige Handlung der Dänen war Christian IV. der erste unter ihren Königen, der in seinen Staaten eine ostindische Handlungsgesellschaft errichtete. Christian V. gab ihr eine neue Gestalt, und ertheilte ihr den 28 Nov. 1670 eine eigene Octroy oder Freyheitsbrief. Unter Friedrich IV. fieng sie an zu fallen, ob er gleich alle seine Kräfte anwendete, sie zu unterstützen. Christian VI. brachte sie im Jahre 1732 wieder in Aufnahme; und von dieser Zeit an hat sie sich auch bis auf diesen Tag erhalten.

Die Assecuranzkompagnie ist im Jahre 1727 errichtet worden. Jede Actie beträgt bey derselben tausend Thaler.

Die Bank, die man gleichsam als die Seele von der dänischen Handlung ansehen muß, hat ihren Ursprung einer Gesellschaft zu verdanken, welche durch diese Errichtung beyden Reichen Dänemark und Norwegen einen großen Dienst erwiesen hat.

Die afrikanische Handlungsgesellschaft ist im Jahre 1755 errichtet worden, um den Handel fortzusetzen, den einige Privatleute angefan-

gen

gen hatten. Ihre Octroy, deren Dauer auf vierzig Jahr gesetzt ist, enthält eine ausschliessende Freyheit vom 36sten bis zum 22sten Grade der Breite zu handeln. Bisher hat sie vornehmlich in den Häfen von Saffy, von Salee und St. Croix ihren Handel getrieben. Sie bringet von da Wolle, Kupfer, Wachs und Leder zurück; und führet hingegen Leinwand, Tuch, Gewürze und andre Nahrungsmittel dahin, womit Europa die Afrikaner zu versorgen pflegt. Eben diese Gesellschaft beseegelt auch einige amerikanische Inseln, als St. Thomas, St. Jean und St. Croix. Diese Handlungsgesellschaft hat fünf hundert Actien, deren jede aus fünf hundert Thalern besteht.

Von derjenigen Gesellschaft, welche einen ausschliessenden Handel nach Island treibt, habe ich weiter oben geredet. Es ist noch übrig, etwas weniges von den Manufakturen zu sagen. Friedrich V. hat nichts unterlassen, dieselben sowohl in Dänemark, als in Norwegen, in Aufnahme zu bringen. Man macht in diesen Reichen Seegeltuch, Leinwand, Kammertuch, allerley Zeuge, Papier, Fayence, Porcellan,

Von den Manufakturen.

Alaun, Seife; auch pflegt man Zucker und Tabak daselbst zu bereiten. In Kopenhagen werden Spitzen, goldene und silberne Tressen, allerley Goldschmidtsarbeit, Gewehr, Musketen für die Armee, Sammet, Tuch, seidene Zeuge, gemalte und gedruckte Tapeten, gewirkte Strümpfe und Hüte verfertiget. Die Geschicklichkeit in der Zubereitung des Leders hat einen merklichen Fortgang gehabt. Die randerschen und odenseeischen Handschuhe sind überall berühmt. Kurz, die Manufakturen nehmen täglich zu, und werden immer ie mehr und mehr zur Vollkommenheit gebracht. Ausländische Waaren, vorzüglich die, welche man entbehren kann, sind sehr scharf verboten.

Auf Seeland und in Norwegen giebt es Stückgiessereyen zu eisernen und metallenen Kanonen. Was übrigens die Kriegsmacht von Dänemark anbelangt, so bestehet dieselbe nach der Einrichtung von 1763 in folgenden Truppen:

Die Landtruppen von Dänemark.

Die

Die Leibgarde zu Fuß u. zu Pferde	704 Mann.
Cuirassiers . .	4380
Dragoner . .	2920
Hussaren . . .	600
Infanterie . .	20020
Artillerie . . .	1158
Ingenieurs . .	31
In Summa	29813 Mann.

Außerdem sind auch theils in Dänemark, theils in Norwegen, mehr als dreyßig tausend Mann Nationaltruppen, unter welchen ein Corps Skieläufer besonders merkwürdig ist; es bestehet aus sechs hundert Mann, und ist sehr furchtbar. Diese Skieläufer sind Leute, welche vermittelst einer besondern Art von Schlittschuhen über Eis und Schnee mit einer unglaublichen Geschwindigkeit laufen können.

Die Seemacht.

Der König von Dänemark hatte im Jahre 1763 sechs und zwanzig Kriegsschiffe von vierzig bis neunzig Kanonen, und sieben bis acht Fregatten. Die zum Dienste der Seemacht bestimmten Matrosen sind von zweyerley Gattung. Diejenigen, welche die Küsten bewohnen, sind

zum Dienste eingeschrieben, und ihre Anzahl belauft sich ohngefähr auf fünf und zwanzig tausend Mann. Diese eingeschriebene Mannschaft pflegt dem Könige nur bey außerordentlichen Ausrüstungen, außerdem aber fast allezeit Privatpersonen, zu dienen. Die andre Gattung, welche weit eigentlicher für die königliche Seemacht bestimmt ist, bestehet aus vier Divisionen. Jede Division hat ihr Oberhaupt, und bestehet aus zehn Compagnien, jede von hundert und achtzehn Mann. Die Compagnien stehen unter den Befehlen der Schiffskapitains, welche noch zween andre Officiers unter sich haben. Nach Art dieser Seesoldaten hat man in Frankreich zu Ende des Krieges sechszehn Compagnien Matrosen, unter dem Namen des Regiments von Dünkirchen, errichtet. Diese zwote Gattung von Matrosen belauft sich auf vier tausend sieben hundert und zwanzig Mann. Aus derselben wird nicht nur die zu den gewöhnlichen Verrichtungen nöthige Mannschaft auf die Schiffe genommen, sondern es werden auch Leute aus derselben ausgehoben, um in den Zimmerhöfen und auf den Werften arbeiten zu helfen. Im Jahr 1739 ist eine beständige Commission niedergesetzt

worden,

worden, die den Auftrag hat, den Schiffsbau anzuordnen; sie bestehet aus drey Schiffskapitains, und aus drey Schiffsbaumeistern. Nach dieser weisen Anstalt wird kein Schiff gebauet, dessen Grundriß nicht wäre berechnet worden; man bauet daher auch keine mehr, die auf der See unbrauchbar wären, oder wider die erfahrnen Officiers die nachdrücklichsten Vorstellungen machen, welche man zu verschiedenen Malen in Frankreich während eines ganzen Krieges beschäfftiget gesehen hat, die Fehler eines Schiffsbaumeisters zu verbessern.

Pflanzschule von Officiers.

Zu Kopenhagen ist auch eine Kompagnie von Seekadetten, welche in einem großen Gebäude wohnen, das Friedrich IV. im Jahr 1701 hat aufrichten lassen. Diese Kompagnie ist eine Pflanzschule der Seeofficiers, so wie die Gardekompagnie in Frankreich. Ein Oberaufseher der Schifffahrt unterrichtet sie im Seewesen und in der Geometrie; ein Officier von der Artillerie giebt ihnen Unterricht in der Ingenieurwissenschaft. Sie haben besondre Lehrer zur Rechenkunst, zur Geographie und Historie, zur französischen und englischen Sprache, zum Zeichnen, Tanzen und Fechten. Der oberste Schiffs-

baumeister

baumeister zeigt ihnen die Einrichtung der Schiffe. Um die erlernten Grundsätze in Ausübung zu bringen, müssen sie sich jährlich auf eine Fregatte begeben, wo sie nach und nach die Dienste der Matrosen, der Lotsen und der Officiers versehen. Der ganze Seestaat stehet unter einem Collegio, welches das mit dem See-Etats-Generalcommissariat verbundene Admiralitätscollegium genennet wird. Es bestehet aus drey Civilbedienten und aus vier Oberbefehlshabern der Flotte, die zugleich Flaggofficiere sind.

Ich habe vergessen zu sagen, daß die Oberaufsicht über den ganzen Kriegsstaat gemeiniglich einem Officier von der Generalität anvertrauet wird, welcher sein Commando niederlegt, so bald er zu dieser Würde gelanget. An ihn werden alle, die Erhebung der Officiers, die Handhabung der Gerechtigkeit und die Erhaltung der Mannszucht betreffende Berichte gemacht. Er ist derjenige Minister, der die königlichen Verordnungen ausfertiget. Es ist noch ein besonderes Collegium, welches das General-Kriegscommissariat genennet wird. Es bestehet aus sechs Personen, und der gedachte Minister

ster hat den Vorsitz in demselben. Dieses Collegium hat alles zu besorgen, was die Besoldung und Montirung der Truppen, und was die Anschaffung des Proviants und aller Bedürfnisse in den Festungen betrifft.

Anzahl der Städte und Einwohner.

Ehe ich diese Materie verlasse, will ich noch die Anzahl der Städte und der Einwohner in den Staaten von Dänemark und Norwegen beybringen. In dem Königreiche Dänemark sind acht und sechszig Städte, zwey und zwanzig Marktflecken, fünf hundert und drey und achtzig adliche Rittergüter, sechszehn Baronien und funfzehn Grafschaften. Im Jahr 1766 sind in Dänemark und Schleswig drey und dreyßig tausend zwey hundert und neun und funfzig Kinder geboren worden, und dagegen sind neun und zwanzig tausend neun hundert und neun und funfzig Personen gestorben; woraus man wahrscheinlicher Weise schließen kann, daß sich die Anzahl aller Einwohner im ganzen Königreiche Dänemark ohngefähr auf eine Million Seelen belauft.

In ganz Norwegen sind nur achtzehn Städte. Im Jahr 1766 sind daselbst zwey

und

und zwanzig tausend drey hundert und siebenzig Kinder geboren worden; hingegen sind zwanzig tausend und zehn Personen gestorben; woraus man muthmaßlich abnehmen kann, daß Norwegen ohngefähr sieben hundert tausend Seelen in sich schließt.

Bey Gelegenheit des Stockfischrogen habe ich die Einwohner von Nordland und Finnmarken nur dem Namen nach angeführt; es ist aber auch nöthig, sie etwas genauer kennen zu lernen. Nordland und Finnmarken sind zwey Aemter, von Drontheim nach Mitternacht gelegen, welches letztere nur die zwote Handelsstadt in Norwegen ist, ob es gleich als die Hauptstadt angesehen wird. Drontheim war ehemals die Residenz der Könige von Norwegen. Der dasige Hafen ist sehr schön, und man kann daselbst, nächst dem von Bergen, die meisten Bequemlichkeiten im Nordmeere haben.

Nordland.

Das Amt Nordland erstrecket sich von der Vogtey Nummedal bis an Finnmarken. In demselben ist unter andern die Vogtey Helgeland, welche ehedessen Halogia geheissen hat. Ramus bemühet sich zu beweisen, daß diese

landschaft das Ogygia des Homers, und Ulysses der daselbst verehrte Gott Odin ist. Hieraus würde folgen, daß diese Provinz unmittelbar nach der Eroberung von Troja angefangen hätte bewohnt zu werden. Diese Vogtey ist mit allerley fetten Waaren und Fischen versehen. Man findet daselbst gute Viehtrifften und große Wälder. An den Gränzen dieser Vogtey ist ein Berg, der sieben sehr hohe Spitzen hat, welche man zwanzig Meilen weit auf der See sehen kann. Die Einwohner beschäfftigen sich vorzüglich mit der Fischerey, so wie die von Finnmarken.

Finnmarken.

Dieses Amt wird in Ost- und Westfinnmarken eingetheilt. In der erstern Landschaft findet man, an den äußersten Küsten des festen Landes gegen Mitternacht, den Berg Nordkyn, welcher zehn dänische Meilen von dem Nordervorgebirge, oder Nordkap entfernt ist. Zu dieser Provinz gehört auch die Insel Wardöe, welche den dritten Theil einer französischen Meile weit vom festen Lande liegt. Bey dem Hafen dieser Insel ist der Flecken Wardöehuus, welcher zugleich die letzte Festung in der Welt gegen Mitternacht ist. Die andre Landschaft, nämlich

lich Westfinmarken, begreift unter andern die Insel Magerøe, auf welcher das nordlichste Vorgebirge von Europa ist, welches daher auch Nordkap genennet wird.

Beschaffenheit dieser Küsten.

An allen diesen Küsten findet man vortreffliche Häfen und Ankerplätze. Es scheint, als ob sich die Natur ein Vergnügen daraus gemacht hätte, in den schrecklichsten Gegenden der Welt und unter dem widrigsten Himmelsstriche, die sichersten Zufluchtsörter für die Schiffe anzulegen. Ein jedes Schiff, das von dem Winde ist beschädiget worden, und sich wegen irgend einer dringenden Gefahr genöthiget siehet, an diese Küsten anzufahren, wird daselbst allezeit eine Freystatt wider das Wetter finden, so stürmisch es auch seyn könne. Der Leser muß auch wissen, daß alle auf der Küste wohnenden Fischer Steuermänner sind, und daß sie auf zwo Meilen weit in die See kommen, so heftig auch der Wind seyn mag, um sich auf die fremden Schiffe zu begeben und sie sicher zu führen. Man muß auch ferner wissen, daß diese Küsten, ob sie gleich das erschrecklichste Ansehen haben, dennoch bey weiten nicht so gefährlich sind, als sie zu seyn scheinen, weil alle Gefahren nur über dem Wasser

sind,

sind, und man überall durchfahren kann, wo sich nur das Meer nicht bricht.

Die Bewohner dieser Küsten.

Alles, was ich von den Küsten und Einwohnern von **Nordland** und **Finnmarken** sage, ist auch von den übrigen angränzenden Küsten und Nationen zu verstehen. Sie handeln alle mit Inschlitt, Butter, Thran, Fischen und Holz. Sie haben alle einerley Lebensart, und sind nicht so feig und verzagt, als einige Geschichtschreiber sie vorzustellen pflegen. Alle diese Nationen sind vielmehr tapfer; und man siehet oft Einwohner dieser Gegenden heißhungrige Bäre, die im Begriff sind, sie anzufallen, mit der größten Standhaftigkeit erwarten. Es giebt so gar viele unter ihnen, die ohne irgend ein andres Gewehr, als ein Messer zu haben, auf die Jagd dieser Thiere ausgehen, und sich der Gefahr aussetzen, von ihnen umgebracht und zerrissen zu werden; welches denn auch oft geschiehet.

Von den Lappen und Samojeden.

Es fehlt uns nicht an umständlichen Nachrichten von den **Lappen** und **Samojeden**; aber sie stimmen so wenig unter einander überein, daß der Leser nicht weis, woran er sich zu halten hat: überdies sind sie mit einer so großen Menge kin-

discher Mährchen vermischt, daß ich hoffe, dem Publiko einen nicht unangenehmen Dienst zu erweisen, wenn ich durch zuverläßige Nachrichten alles dasjenige widerlege, was man bisher ganz fälschlich, oder doch mit vieler Ungewißheit, von diesen Völkern vorgegeben hat. Die besondern Anmerkungen, die man hier finden wird, sind mir von einem Gelehrten bestätiget worden, der verschiedene Reisen nach Archangel gethan, und mir alle Nachrichten, welche er für sich deutsch aufgezeichnet hatte, ins Lateinische übersetzt hat. Nichts ist für die Naturgeschichte des menschlichen Geschlechts so wichtig, als richtige Begriffe von jenen mitternächtlichen Nationen zu haben, an denen man noch Originalzüge von dem ursprünglichen und natürlichen Zustande des Menschen erblickt; damit man die Stufen der Erziehung berechnen, und den Nutzen des gesellschaftlichen Lebens gehörig schätzen lerne.

Verschiedene Beschreibungen von Reisen durch Rußland, und besonders die im Jahre 1732 zu St. Petersburg herausgegebenen Nachrichten von den Samojeden, setzen die ersten Wohnplätze dieser Völker in die umliegende Gegend von Archangel. Es ist aber viel-

mehr

mehr völlig gewiß, daß man sie erst drey hundert Werste *) weit von dieser Stadt antrifft. Was diesen Irrthum wahrscheinlich gemacht hat, ist dieses, daß man bisweilen Samojeden hat Thran, Fische und andre Waaren nach Archangel bringen sehen, und zwar auf Rechnung einiger Kaufleute, welche dieselben eben so sorgfältig, als ihre Rennthiere, unterhalten. Eben dieses hat auch andre Schriftsteller verleitet, vorzugeben, als ob die Seehunde und Wallrosse, von welchen der Thran gemacht wird, von den Lappen und Samojeden, als den Bewohnern der Küsten des weißen Meers, gefangen würden. Dieses Vorgeben ist aller historischen Beweise beraubt. Die Russen sind es allein, die sich mit dieser mühsamen und gefährlichen Fischerey beschäfftigen; und weder die Lappen, noch die Samojeden, haben jemals die Ufer des weißen Meeres bewohnt. Ihre nächsten Wohnsitze, welche zwar überhaupt nicht unveränderlich sind, findet man erst in dem mesenschen Kreise, jenseits des Flusses Mesen. Diese

*) Hundert Werste betragen einen Grad des Aequators.

Colonie bestehet aus drey hundert Familien, welche alle von zwey verschiedenen Geschlechtern abstammen, deren eines von ihnen Laghe, und das andre Wanuta genennet wird; und über diesen Unterschied der Geschlechter halten sie unter sich sehr genau. Diese ganze Colonie führet den Namen Obschondire; eine andre, nicht weit von der vorigen, an dem Flusse Petschora, wird Tihischondire genennt; und die, welche sich in der Gegend von Pustosero, der Meerenge Waigatz gegenüber, niedergelassen hat, heißet zwar insgemein Gugorskoi, giebt sich aber selbst den Namen Waritschi. Diese ungesittete Nation bewohnt einen Strich von mehr als dreyßig Graden längst an den mitternächtlichen Küsten des Oceans und des Eismeers, zwischen dem 66sten und 70sten Grade der nordlichen Breite, von dem Flusse Mesen anzurechnen gegen den Morgen, und von da weiter jenseit des Ob, bis an den Fluß Jenisei. Obgleich diese Samojeden so weit und breit zerstreut, und in verschiedene Familien abgetheilt sind, so haben sie doch unstreitig einen allgemeinen Ursprung, welches aus der Gleichförmigkeit ihrer Gesichtsbildung, ihrer Sitten, ihrer Lebensart und Sprache sehr deutlich zu erweisen ist. Auf

Auf der andern Seite des weißen Meers bewohnen die Lappen einen sehr großen Strich Landes von Kandalax an bis nach Kola, und von den Gränzen des schwedischen und dänischen Lapplands bis an die Straße des weißen Meeres. Sie haben der Länge nach mehr als tausend Werste inne. Demungeachtet wird diese erstaunende Strecke Landes von nicht mehr als ohngefähr zwölf hundert lappländischen Familien bewohnt. Ich habe in dieser Erzählung die Samojeden und Lappen nur darum zusammen genommen, um die Lage des Landes, welches sie inne haben, desto genauer zu bestimmen. Uebrigens bin ich weit entfernt, nach dem Beyspiele vieler andern zu glauben, daß diese beyden Völkerschaften nur Eine Nation ausmachen. Derjenige, welcher mir diese umständlichen Nachrichten mitgetheilet, hat mich ausdrücklich von dem Gegentheile versichert; wobey er noch hinzusetzte, daß sich Herr Buffon gar sehr geirret, wenn er in seiner Naturgeschichte behauptet, die Lappen, die Einwohner von Novaja Semla, die Borandier, die Samojeden und alle gegen Norden wohnende Tatarn, wären Völker, die alle von einem Geschlechte abstammten.

Bey dieser Gelegenheit hat er mir zugleich die Bemerkung mitgetheilt, daß Herr Büffon von einem erdichteten Volke rede, wenn er der Einwohner von Novaja Semla gedächte; weil jedermann weis, daß dieses Land, welches man auch Nova Zembla zu nennen pflegt, keine Einwohner hatte, als es entdeckt ward, und daß man ganz gewiß einige Leute von irgend einem russischen Fischerfahrzeuge für Innwohner des Landes gehalten hatte; und dieses um so viel mehr, weil die Russen, welche dahin fahren, um Wallrosse zu fangen, gewohnt sind, sich nach Art der Samojeden zu kleiden. Noch ein andrer wahrscheinlicher Beweis für diese Meinung ist dieser, weil die Russen, welche oft den Winter über daselbst bleiben, niemals die geringste Spur von einem Menschen entdeckt, und nichts als weiße Bäre, weiße Füchse und Rennthiere gesehen haben, die sich vom Moos und von Fischen nähren, welche das Meer daselbst ans Ufer wirft. Was aber die Borandier anbelangt, so ist sogar der Name dieses Volks in den nordischen Reichen unbekannt. Man hat mir auch erzählt, daß die Mannschaft eines Schiffes, welches vor einigen Jahren in Semla hatte überwintern

wollen,

wollen, gänzlich umgekommen wäre. Die vier und zwanzig Mann, welche diese Mannschaft ausmachten, wurden in derjenigen Gegend, die sie zu ihrem Winteraufenthalt gewählt hatten, todt gefunden. Man hat lange Zeit geglaubt, daß diese Leute von der übermäßigen Kälte umgekommen wären; allein, es ist nunmehr bewiesen, daß sehr dicke und ungesunde Nebel, welche durch die Verfaulung des Grases und des Mooses auf den Ufern des Meers verursacht werden, einen Gift zu verbreiten pflegen, der die Menschen tödtet. Das, was ich hier sage, wird dadurch bestätiget, daß eine Colonie von Mesen, die aus zwanzig Personen bestund, und ihre Wohnung an einem Orte aufgeschlagen hatte, der zwanzig Meilen weit von den Wohnplätzen der übrigen entfernt war, sehr viel von dergleichen Nebeln auszustehen hatte. Es starb zwar niemand unter ihnen, aber sie waren doch alle krank. Die schreckliche Pest, welche in der Mitte des vierzehenden Jahrhunderts die Insel Island entvölkerte, war vielleicht nichts anders, als eine Wirkung solcher Nebel.

Einige Geschichtschreiber erzählen, daß man in einigen Gegenden auf Novaja Semla Sil-

der gefunden hätte. Dieses ist nicht unwahrscheinlich, weil in ganz Rußland als gewiß behauptet wird, daß man unter der Regierung der Kaiserinn Anna auch auf einer wüsten Insel des weißen Meers verschiedene Felsen gefunden habe, die mit einer Rinde vom feinsten Silber überzogen gewesen. Es wurden Stangen davon nach Petersburg geschickt. Man versprach sich große Reichthümer von dieser Entdeckung; man durchgrub die Felsen, allein, man fand, daß sie innwendig nichts von diesem kostbaren Metalle enthielten, und daß alles Silber nur in einer bloßen äußeren Rinde bestund, die vielleicht so alt war, als die Schöpfung.

Die Samojeden sind meistentheils klein und von einer noch nicht mittelmäßigen Leibesgröße. Sie haben einen harten und starken Körper, breite Schultern, kurze Beine und kleine Füsse, einen kurzen Hals und einen sehr grossen Kopf, ein breitgedrucktes Gesichte, kleine schwarze Augen, eine eingedruckte Nase, einen großen Mund und schmale Lippen. Ihre starken schwarzen Haare hängen ihnen über die Schultern herab. Sie haben eine braune und gelblichte Gesichtsfarbe. Ueberdies haben sie große

Ohren

Ohren und wenig oder fast gar keinen Bart. Die Gesichtsbildung der Frauenzimmer ist der Mannspersonen ihrer gleich; ausgenommen, daß sie etwas feinere Gesichtszüge, wie auch etwas kleinere Füsse haben. Weil aber beyde Geschlechter einerley Kleidung und einerley Gesichtsbildung haben, so ist es schwer, sie zu unterscheiden. Sie tragen beyderseits Kleider, die von Rennthierfellen gemacht sind; die rauche Seite wenden sie heraus und umhüllen und bedecken damit den ganzen Leib.

Was aber die Lappen betrifft, so erblicket man fast gar keine Aehnlichkeit zwischen ihnen und den Samojeden; ausgenommen in ihrer Kleidung, welche beynahe eben dieselbe ist, in der Unbeständigkeit ihres Aufenthalts, und in der Nutzung der Rennthiere. Außerdem sehen die Lappen in Absicht auf den Körper den übrigen Europäern, und vorzüglich den Finnen, ziemlich ähnlich. Dennoch aber ist das Bein des obern Kinnbackens bey ihnen etwas stärker und höher; und ihre Haare sind von verschiedenen Farben. Was das schöne Geschlecht unter ihnen betrifft, so giebt es nach dem einmüthigen Zeugnisse der Reisenden Lappländerinnen, wel-

che bey allen Nationen für schön würden gehalten werden. Die Lappen unterscheiden sich von den Samojeden auch durch den Bart, welchen jene sehr stark und dicht haben. Man glaubt, daß die Lappen von den Finnen, die Samojeden aber von irgend einem tatarischen Geschlechte, unter den alten Einwohnern von Sibirien, abstammen, welches sich, nachdem es von andern Nationen unaufhörlich vertrieben worden, bis an die äußersten Gränzen der Erde zurückgezogen habe.

Widerlegung einiger Erdichtungen von den Lappen.

Die Lappen bedienen sich nicht, wie in manchen Nachrichten von verschiedenen Verfassern gesagt wird, eines Wurfspiesses; der Gebrauch desselben ist ihnen nicht einmal bekannt; sondern sie haben Flinten, und ihr Pulver kaufen sie in Kola. Ihr Fleisch und ihre Fische essen sie nicht roh, wie die Samojeden. Ihr Mehl machen sie nicht aus zerstoßenen Fischgräten; diese Gewohnheit ist nur bey denjenigen Finnen im Gebrauch, welche in Karelien wohnen. Die Lappen hingegen bedienen sich hierzu jener feinern Schale, oder des Bastes, den man unter der äußern Rinde der Tannen findet. Sie pflegen denselben im Maymonat einzusammlen,

len, lassen ihn trocken werden und stoßen ihn zu einem Pulver, welches sie unter das Mehl mischen, woraus sie ihr Brod machen. Sie behaupten, daß dieses Brod ein Verwahrungsmittel wider den Scharbock sey. Ihr Getränke vermischen sie nicht mit Fischthran. Es ist auch falsch, daß die Vielweiberey bey ihnen Statt finde; welches man auch von der Gewohnheit sagen muß, die sie haben sollen, einander ohne Rücksicht auf die Grade der Anverwandtschaft zu heyrathen. Ihre Weiber und Töchter pflegen sie den Fremden nicht anzubieten; eine Beschuldigung, die nicht bewiesen werden kann. Man hat viel von der Zauberey der Lappen geschwatzt; aber alle Erzählungen, die man davon gemacht hat, sind übertrieben. Obgleich die meisten Lappen die christliche Religion angenommen haben, so haben sie doch nichts christliches, als die Taufe und den Namen. Es kommt ihnen sehr schwer an, ihre vorigen Sitten und ihren Götzendienst fahren zu lassen. Die Lappen sowohl, als die Samojeden, sind nicht so klein, als viele Geschichtschreiber behauptet haben, welche diese Völker für Pygmäen haben ausgeben wollen; dennoch aber sind sie selten grösser,

ser, als vier Fuß und drey, vier bis fünf Zoll.

Die Lebensart der Lappen ist ein Bild von dem Leben unsrer ersten Aeltern. Sie leben, ohne Haus und Hof zu haben, ohne zu säen und zu pflanzen, ohne zu weben und zu spinnen, u. s. w. Die Vorsicht hat ihnen ein Thier gegeben, dessen Unterhalt fast gar keine Mühe erfordert, und welches doch allen ihren Bedürfnissen abhilft. Dieses ist das Rennthier, welches unter allen zahmen Thieren die wenigste Beschwerlichkeit verursacht, und zu gleicher Zeit das nützlichste ist. Es ernährt und wartet sich selbst. Den Sommer über pflegt es Moos, Laub und Gras zu fressen, welches es in den Gebirgen findet; und im Winter weis es sich vermöge eines Naturtriebes eine Art Moos, welches unter dem Schnee wächst, mit den Füssen aufzugraben. Wenn ein Rennthier einen ganzen Tag gelaufen ist, so thut man weiter nichts, als daß man ihm seine Freyheit giebt, oder daß man es an einen Baum bindet, wo man ihm nur zwo Händevoll Moos vorlegt. Das Rennthier hat sehr viel Aehnlichkeit mit einem Hirsche, von welchem es sich aber dadurch unter-

Von dem Rennthiere und dessen Nutzbarkeit.

scheidet,

scheidet, daß es sein Geweihe vorwärts trägt. Diese Thiere sind dem Lappen statt Felder und Wiesen, statt der Pferde und Kühe. Ihr Fleisch und ihre Milch sind seine vornehmsten Nahrungsmittel; ihre Haut wird sein Winterkleid, und im Sommer verkauft er sie, oder vertauscht sie gegen ein Zelt, welches ihm statt eines Hauses dienet. Aus ihren Haaren macht er seinen Zwirn; aus ihren Knochen und Hörnern schnitzet er sich mancherley Werkzeuge und Hausgeräthe; aus ihrer Haut macht er sich auch sein Bette, und aus ihrer berahmten Milch pflegt er endlich sehr gute Käse zu machen. Die Rennthiere machen also das ganze Vermögen der Lappen aus. Viele unter ihnen besitzen auf tausend Rennthiere, und wissen sie alle bey ihren Namen zu nennen.

Art zu reisen.

Wenn die Lappen eine Reise thun, oder ihre beweglichen Güter an einen andern Ort wollen bringen lassen, so bedienen sie sich dazu gewisser Schlitten, welche die Gestalt eines Fahrzeugs haben. Es kann kein Wasser hinein dringen, und man ist in selbigen wider die Kälte verwahrt. Diese Schlitten werden von den Rennthieren mit einer so großen Geschwindigkeit

fortge-

fortgezogen, daß man, so zu sagen, durch die Wälder, über Berg und Thal, dahin fliegt. Dennoch aber kann man sich dieser Schlitten nur bedienen, um über Eis und Schnee zu fahren.

Besondre Schlittschuhe.

Ueberdies ist auch bey den Lappen sowohl, als bey den Einwohnern von Finnland, eine ganz besondre Art von Schlittschuhen in Gebrauch. Sie werden aus einem Bretchen gemacht, welches ohngefähr sechs bis sieben Fuß lang und beynahe einen Fuß breit ist. Dieses Bretchen ist von vorne gespitzt und krumm gebogen. Sie binden an jeden Fuß ein solches Bret, nehmen darauf einen Stock in die Hand, dessen unterstes Ende breit gemacht ist, damit er nicht zu tief in den Schnee dringen könne, und laufen auf diese Art so geschwind, daß sie Bäre und Wölfe einholen können.

Dies ist das Wichtigste, was man in aller Kürze von diesen nordischen Völkern sagen kann. Ich komme wieder auf die Stadt Bergen zurück.

Nöthiges Verhalten beym Ankern vor Bergen.

Wegen der Tiefe des Wassers ist es nicht möglich, sich in der Bay vor Anker zu legen. Wenn man also in diese Bay kommt und widrigen Wind hat, so muß man laviren, um den Ankerplatz bey Sandwick zu gewinnen; oder man

man muß sich dem großen Baak, welcher den zum Ankerlichten bequem gemachten Ort am Eingange des Hafens bezeichnet, bis auf einen Büchsenschuß weit nähern. Es würde ganz unnütze seyn, den Anker fallen zu lassen, ehe man noch einen Büchsenschuß weit von der Tonne wäre; denn er würde schleppen, und nicht eingreifen können, weil der Grund abschüssig ist, und man würde genöthiget seyn, wieder unter Seegel zu gehen.

Ich glaube den Leser von allem unterrichtet zu haben, was in Ansehung des Hafens und der Stadt **Bergen** von einiger Wichtigkeit seyn kann. Man kann daraus schließen, daß man hier einen wahren Zufluchtsort in den nordischen Gewässern findet, weil man daselbst die nöthigen Lebensbedürfnisse, Erfrischungen und Mittel haben kann, sein Schiff wieder in gehörigen Stand zu setzen. Während des letzten Krieges pflegten die Kapers von **Dünkirchen** beständig daselbst einzulaufen, um frisches Wasser und Holz einzunehmen, und um Prisen dahin zu führen, die sie auch sehr vortheilhaft daselbst verkauft haben.

Vierte

Vierte Abtheilung.

Fahrt von Bergen nach der östlichen Küste von Island Beschreibung der auf dieser Seite befindlichen Häfen. Beschreibung von den Färoerinseln, von den Shetlandinseln und Orkneyinseln. Rückreise nach Frankreich.

Abreise von Bergen.

Nachdem ich in Bergen Erfrischungen für mein Schiffsvolk eingenommen, und an meiner Fregatte die nöthigen Ausbesserungen besorgt hatte, um sie in Stand zu setzen, wieder ins Meer zu gehen, so machte ich Anstalt aufzubrechen. Die Winde waren mir verschiedene Tage zuwider. Ich wartete auf einen Südwind, um durch eine von den nordlichen Strassen von Bergen auszulaufen, und meinen Weg gerade nach den Küsten von Island fortzusetzen. Allein, der Wind fieng nicht eher an, aus Süden zu kommen, als den 10 August früh Morgens um drey Uhr; und um vier Uhr machten wir

wir uns, bey schwachem Winde und bey einem mit leichten Regenwolken bedeckten Himmel, seegelfertig. Wir spannten alle Seegel auf, und legten sechs Meilen zurück, indem wir uns von Nordnordwest nach Nordwest hielten, und beständig zur linken Seite, das heißt gegen Mittag, an den Küsten des Landes hinfuhren, weil die Winde von dieser Seite kamen. Nachdem wir diese sechs Meilen zurückgelegt hatten, so erblickten wir eine Oeffnung in das Land, welche das Ufer des Flusses gegen Norden machte. Wir folgten sogleich dem Winde, um uns nordostwärts zu wenden, und in diese Durchfahrt einzulaufen. Wir umfuhren eine kleine Insel, die wir einen Pistolenschuß weit vom Bakbord liegen ließen, um einer Klippe unter Wasser auszuweichen, bey der wir noch näher vorbeyfuhren, wie ich aus dem aufwallenden und zurückgeschlagenen Wasser, welches ich auf die Erinnerung der norwegischen Lotsen bemerkte, urtheilen konnte. So bald wir diese Klippe hinter uns hatten, so richteten wir unsern Lauf nordwärts, alsdann Nord gen Westen, und nach und nach bis Nordnordwest, um verschiedene kleine Inseln und Klippen zu umschiffen, die wir alle auf der linken Seite

zurückließen. Nachdem wir alle diese Inseln vorbeygeseegelt waren, so sahen wir uns auf einer kleinen kesselförmigen Rhede, von der man weder Ausgang noch Eingang gewahr werden konnte. Ein Geschwader von vier bis fünf Schiffen kann sich daselbst sieben Faden tief, auf einem Sandgrunde, vor Anker legen: es haben auch so gar Schiffe daselbst überwintert. Man siehet auf allen Seiten große eiserne Ringe, um diejenigen Schiffe zu befestigen, welche ihre Anker gar nicht auswerfen, oder doch nur einen wollen fallen lassen, um sich vermittelst eines Grelings anzugabeln. Wir liefen aus diesem Kessel aus, und zwar durch eine Meerenge, wo zwey Schiffe mit Mühe und Noth neben einander würden gehen können, und kamen darauf in eine Bay, welche mehr als zwölf Meilen im Umfange hat, und welche nur gegen Nordwesten, auf drey Meilen weit vor uns, eine Oeffnung zu haben schien. Hier nahm ich meine Ruderfahrzeuge an Bord, und seegelte mit aller Gewalt nordwestwärts, um durch die Oeffnung, die sich uns zeigte, aus dieser Bay herauszukommen. Zu Mittage befanden wir uns zwischen den beyden Inseln, welche diesen Sund machen, den man

man Hennefiord, oder den Sund von Hennegat nennet. Die norwegischen Lotsen kehrten nunmehr wieder zurück, und ich richtete meinen Lauf nach Westnordwesten, indem ich alle Macht der Seegel anwendete, um mich vom Lande zu entfernen.

Man siehet hieraus, daß diese Ausfahrt aus den Gewässern von Bergen zwar lang, dabey aber mit keinen Schwierigkeiten verbunden ist. Man rechnet zehn französische Meilen von der Stadt Bergen bis an die gedachte Straße von Hennegat; innerhalb dieser zehn Meilen aber ist nicht mehr als eine halbe Meile, wo sich einige Schwierigkeiten zeigen. Man findet auch zwischen Bergen und der Einfahrt in den vorhin angeführten Kessel, in welchem man sich völlig sicher befindet, wenn die Winde entweder ganz stille oder allzu stark sind, als daß man sich aufs hohe Meer wagen könnte, man findet, sage ich, noch außerdem zwey Ankerplätze für große Schiffe, und verschiedene andre für kleinere Fahrzeuge. Diese kleine kesselförmige Rhede aber hat für diejenigen Schiffe, welche von der hohen See kommen und sich während eines heftigen Sturms an der Küste befinden, vor allen andern

die glücklichste Lage; denn sie ist für solche Fahrzeuge eine sichere Freystadt, und nach dem Ausdrucke des Virgils: *statio bene tuta carinis* *). Ob nun gleich diese Ausfahrt auf der Nordseite von Norden viel länger ist, so ist sie doch auch weit besser, als die, welche auf der Südseite der Sund von Kruysfiord genennet wird, und nur sechs französische Meilen von Bergen entfernt ist. Die Fahrt durch Kruysfiord ist viel kürzer; aber sie ist auch weit schmäler, und die Ankerplätze sind nicht so gut. Uebrigens müssen die Winde und der Rang der Schiffe für die eine oder für die andre Durchfahrt den Ausspruch thun. Was aber die Merkmaale anbelangt, nach denen man sich zu richten hat, wenn man von der hohen See kommt, so wäre meine Meinung, daß man besser thäte, sein Augenmerk auf die südliche als auf die nordliche Gegend zu richten. Denn bey der Durchfahrt von Hennegat, wie auch bey der Straße Holmfiord, welche noch weiter gegen Norden liegt, ist nicht nur das

*) Diese Worte sind nur eine Nachahmung und das Gegentheil von dem, was Virgil von dem Meerbusen bey der Insel Tenedos sagt: statio male fida carinis. *Virgil.* Aen. II. 23.

das Land, sondern auch die Felsen, die das Bette des Flusses machen, überaus niedrig. Man findet hier keinen besonders in die Augen fallenden Ort, und die Gegenden des festen Landes sind allzu weit entfernt. Dennoch aber lauft man keine Gefahr, vorzüglich bey gutem Wetter, wenn man auf der Nordseite Land sucht. Ueberall zeigen sich Lotsen; es giebt deren so gar viere auf den beyden Inseln, welche die Straße von Hennegat einschließen *). Diese Lotsen, welche ihrer Lebensart nach Fischer sind, befinden sich allezeit auf der See, wenn es die Witterung zuläßt; und so bald sie ein Fahrzeug entdecken, so setzen sie alle Seegel und Ruder in Bewegung, um es zu erreichen. Die gedachte Durchfahrt hat meiner Rechnung nach 60 Grad 40 Minuten nordlicher Breite.

Ich habe gesagt, daß, nachdem ich den Sund durchfahren war, ich mich Westnordwest gewendet, um mich von der Küste zu entfernen, und mich zu gleicher Zeit im Stande zu befinden,

 alle

*) Die zu beyden Seiten dieses Sundes befindlichen Inseln sind, wie schon oben angemerkt worden, Henne und Feyer. Diese Straße wird auch Herlefiord und Hennefiord genennt.

alle Winde nach Wunsch zu gebrauchen. Sie kamen aus Süden und Südsüdwest, und sie konnten sich völlig nach Westen wenden. Ich seegelte also funfzehn Meilen Westnordwest, und darauf noch fünf und zwanzig Meilen Nordwest und Nordwest gen Norden. Den 11ten zu Mittage befand ich mich unter dem 61sten Grade 20 Minuten der Breite, und einen Grad 34 Minuten des westlichen Unterschiedes von dem parisischen Mittagszirkel.

Anmerkungen über die Tiefen der See an der Küste von Norwegen.

Ich kann nicht umhin, hier zu bemerken, daß, als ich meiner Rechnung nach, zwölf Meilen von den norwegischen Küsten entfernt war, ich das Senkbley auswerfen ließ, und keinen Grund fand. Nachdem ich aber acht bis zehn Meilen weiter geseegelt war, so fand ich hundert Faden Wasser auf einem schlammigten mit grauem Sande vermischtem Grunde. Dieses bestätiget die schon gemachte Anmerkung, daß der Grund immer tiefer und schlammigter wird, ie mehr man sich den Küsten von Norwegen nähert; und daß er hingegen um so viel mehr mit Kies und schwarzen Steinen vermischt ist, und die Tiefe immer abnimmt, ie näher man an die Shetlandinseln kommt; so daß man endlich mitten

mitten im Canal 70 Faden Wasser auf einem feinen Sandgrunde findet. Diese Bemerkung ist von großer Wichtigkeit, weil diese Gewässer den Nebeln besonders unterworfen sind.

Vom 12ten bis zum 15ten waren die Winde beständig schwach und veränderlich; sie weheten nach und nach von allen Windstrichen. Ich richtete meinen Lauf nach den Abweichungen der Magnetnadel, und den 15ten zu Mittage beobachtete ich 65 Grad 20 Minuten Breite, und befand mich 10 Grad 5 Minuten westlicher Länge. Diese vier Tage über war der Himmel überzogen und das Meer ruhig. Den 12ten bemerkten wir 17 Grad Abweichung, und sahen eine entsetzlich große Bank von kleinen rothen Fischen, welche das Ansehen einer rothen Sandbank hatten, an der sich das Meer in einer Strecke von zwo Meilen zu brechen schien. Man pflegt in diesen Gewässern oft dergleichen Haufen von Fischen anzutreffen, welche bey dem ersten Anblicke den Schiffern Unruhe verursachen können, und dieses um so viel mehr, weil diese Fischbänke eine erstaunende Menge von Vögeln herbey zu locken pflegen, welches man sonst nur auf Untiefen siehet. Ueberdies sind diese Gewässer auch

Abweichung der Magnetnadel.

Rothe Fischbank.

voll Wallfische. Den 15ten Vormittags sah ich einen Vogel, der wegen seiner Seltenheit verdient, daß ich hier seiner gedenke. Er war so groß als eine Gans, hatte einen weißen Leib, hingegen sein Kopf, sein Hals, sein Schwanz, und die Spitzen seiner Flügel waren das schönste Schwarz.

Den 16ten kamen die Winde von Nordost; sie waren sehr stark, und das Meer gieng überaus hoch. Ich hielt meinen Lauf unverrückt unter den beyden Unterseegeln; und war nach meiner Rechnung in Ost gen Süden von dem Vorgebirge Langanäs, in einer Entfernung von 18 Meilen.

Den 17ten kamen die Winde immer noch von Nordost; sie waren mittelmäßig stark, und wir hatten heiteres Wetter. Ich hielt noch immer den Strich von Nordwest und Nordnordwest, und erblickte Abends um sieben Uhr die Spitze von Langanäs, welche ich nordnordwestwärts vor mir hatte, in einer Entfernung von sechs Meilen. Weil es schien, daß es stürmisch werden wollte, so wendete ich das Schiff auf die andre Seite, aus Furcht, die Winde möchten sich nach Osten gedrehet haben. Ich sah auch ver-

verschiedene Fischerfahrzeuge, welche lavirten, um weiter hinauf zu kommen. In der Nacht wurden die Winde heftig, und das Meer höchst stürmisch.

Den 18ten fieng der Wind an sich zu legen, und das Meer ward ruhig. Dieses pflegt sehr oft in diesen Gewässern zu geschehen. Das Meer erhebt sich auf einmal, und fällt auch so gleich wieder mit dem Winde. Ich wendete hierauf mein Schiff wieder nordwestwärts, um nach dem Lande zu seegeln. Ich redete mit verschiedenen holländischen Fahrzeugen, wie auch mit einem von Dünkirchen, welches mir sagte, daß nichts neues bey der Flotte vorgefallen wäre. Abends um sechs Uhr bemerkte ich, bey heiterm und hellem Wetter, die südliche Spitze von Borgefiord, in Südost, nach meinem Urtheile in einer Entfernung von acht Meilen. Hinter dieser Spitze ist einer von den höchsten Bergen auf dieser östlichen Seite. Es ist hierbey zu bemerken, daß, obgleich das Land von Island sehr hoch ist, man dennoch oft sehr nahe dabey seyn müsse, um es zu sehen, weil die allezeit mit Schnee bedeckten Gipfel auch sehr oft mit Nebeln umhüllt sind. Als ich die gedachte Spitze von Borgefiord er-

blickte, so warf ich das Bley aus, und fand hundert und fünf Faden Wasser auf einem schlammigten Grunde. An eben dem Tage beobachtete ich die Abweichung der Magnetnadel sehr genau, und fand sie 29 Grad. Bey Erblickung des Landes war ich unter dem 67sten Grade der Breite.

Den 19ten, 20sten und 21sten seegelte ich mit veränderlichen Winden, die bald schwach bald heftig waren, nach verschiedenen Windstrichen, um die Lage der Küsten zu erforschen, und die französischen Fischerfahrzeuge aufzusuchen, welche insgemein gar sehr zerstreut sind.

Den 22sten früh um drey Uhr seegelte ich mit einem Ostwinde, bey heiterm Himmel, gegen Norden bis unter den 69 Grad der Breite. Hier wendete ich jene Verse des Virgils auf die Gegend an, in welcher ich mich befand:

Hic vertex nobis semper sublimis; at illum
Sub pedibus Styx atra videt, manesque profundi.
Maximus hic flexu sinuoso elabitur anguis
Circum, perque duas in modum fluminis Arctos,
Arctos oceani metuentes aequore tingi *).

Weil

*) *Virgil.* Georg. I. 242. sqq.

Weil der Nebel dicker geworden war und die Winde sich nach Südost gewendet hatten, so richtete ich meinen Lauf nach Südsüdwesten, aus Furcht, daß ich durch die Nebel und die Ströme in das Eis möchte gezogen werden. Abends gegen zehn Uhr fieng der Wind an zu toben, und das Meer ward höchst stürmisch. Ich behielt dessen ungeachtet die beyden Unterseegel aufgespannt, um dem Winde zu widerstehen. In der Nacht zerriß sowohl die Schmyte oder das Tau, als auch die Beschlagsleine am großen Seegel; das Jib, oder vorderste Seegel an dem Bogspriet ward vom Winde entführt; zu gleicher Zeit erschütterte eine Welle das ganze Vordertheil, und nahm einen von den Kranbalken mit hinweg.

Den 23sten, 24sten und 25sten kam der Wind mittelmäßig stark aus Norden und Nordosten; das Meer war ruhig; aber der Nebel blieb immer dick. Ich schiffte mit schwachen Seegeln südwärts, und ließ alle zwo Stunden das Senkbley auswerfen. Und diese Vorsicht war sehr nöthig; denn, weil wir schon seit etlichen Tagen starken Nebel hatten, und die holländischen Seekarten bemerkten, daß die Ströme auf der Nord-

seite

seite von Langanäs westwärts zögen, so hätte ich leicht an das Land anfahren können. Da ich aber von Zeit zu Zeit die Tiefen forschte, so hatte ich nichts zu befürchten, indem ich mich südwärts hielt, weil man auf der Nordseite von Langanäs vier Meilen vom Lande vierzig Faden Wasser findet.

Den 26sten hatten wir starken Nordwestwind und schönes Wetter. Zu Mittage beobachtete ich 65 Grad 57 Minuten Breite. Abends redete ich mit verschiedenen französischen und holländischen Fahrzeugen, und sah zwey Corvetten von Dünkirchen, welche ihren Fischfang beschlossen, und sich auf den Weg nach Frankreich begaben.

Den 27sten, 28sten und 29sten waren die Winde veränderlich, und durchliefen die ganze Windrose; der Himmel war umzogen, und wir hatten oft starke Nebel. Weil alle Fischerfahrzeuge gewohnt sind, vom 25sten bis zum 30sten August den Fischfang zu beschließen: so nahm ich mir auch vor, wieder nach Brest zurückzugehen, und dieses um so viel mehr, weil der heftige und anhaltende Nebel, nebst der schlechten Witterung, welche anfieng uns unausgesetzt zur

Last

last zu werden, mich in die Unmöglichkeit versetzten, auf irgend eine Art nützlich zu werden.

An dem Daseyn der Insel Enkeuysen ist zu zweifeln.

Die gedachten letztern Tage brachte ich damit zu, daß ich die Insel Enkeuysen suchte. Ich begab mich unter ihre Breite, und seegelte nach verschiedenen Seiten gegen Osten und Westen, in der Hoffnung, sie zu Gesichte zu bekommen; aber alle meine Bemühungen waren umsonst. In der Nacht vom 28sten zum 29sten hatten wir eine kleine Unruhe. Die Nacht war sehr trübe, und wir hatten eine völlige Windstille. Der Officier von der Wache kam, weckte mich auf und meldete mir, daß man ein sonderbares Geräusch hörte. Ich eilte sogleich auf das Verdeck, und hörte wirklich ein Geräusch, gleich demjenigen, welches das Meer verursacht, wenn es sich an Felsen bricht. Ich ließ geschwind das Senkbley auswerfen, und hundert Faden von der Lothleine ablaufen, ohne Grund zu finden. Unterdessen dauerte das Geräusch noch länger als eine Viertelstunde fort, worauf man weiter nichts hörte. Ich bin der Meynung, daß dieses Geräusch blos von Fischbänken ist verursacht worden, von denen die Fregatte umringt war. Uebrigens hat man Ursache zu glauben,

daß

daß die Insel Enkeuysen nicht mehr vorhanden ist, weil doch seit dreyßig Jahren unter fünf hundert Fahrzeugen, welche jährlich dahin auf den Fischfang hin und her laufen, kein einziges dieselbe gesehen hat. Sie ist vielleicht durch irgend einen Zufall, so wie die Gubermansinseln verschlungen worden; oder es kann auch seyn, daß man bey starkem Nebel und stürmischem Wetter eine Eisbank für eine Insel angesehen hat.

Beschreibung der östlichen Häfen von Island.

Ich habe versprochen, der Häfen zu gedenken, welche auf der östlichen Seite von Island gelegen sind. Weil ich auf dem Punkte stehe, den Ort meiner Bestimmung zu verlassen, so glaube ich, daß es hier der Ort ist, dem Leser die Nachrichten mitzutheilen, die ich im Stande gewesen bin, in dieser Rücksicht zu erlangen. Ich werde bey dem ersten Ankerplatze auf der Südseite von Langanäs anfangen, und nach und nach bis an die unterste Gegend der Küste herunter kommen. Langanäs ist eine sehr lange und auf ihrer Oberfläche ganz ebene Meerzunge. Man kann sie sechs bis acht Meilen weit sehen. Dieses Vorgebirge liegt völlig unter dem Polarzirkel. Auf der Südseite von

Langa=

Langanäs ist ein Ankerplatz für jedes Schiff von jedem Range. Man findet daselbst zehn bis funfzehn Faden Wasser auf einem sandigten Grunde, und liegt vor den Nord- und Westwinden sicher. Wenn man von Osten kommt, um in dieser Gegend einen Ankerplatz zu suchen, entweder in der Absicht, sich vor dem stürmischen Wetter zu verwahren, oder süsses Wasser einzunehmen, so muß man sich ganz nahe an die Küste halten, wenn die Winde aus Norden kommen. Sie ist vollkommen gesund, und man kann einen Flintenschuß weit davon daran hinfahren. Man erblicket gar bald einen Mast, oder einen Flaggstock, bey drey bis vier Häusern oder Bauerhütten. Man kann zwar diesen Bauerhäusern gegen über Anker werfen, man thut aber besser, wenn man noch weiter gehet, diese Bauerhütten auf der rechten Seite zurückläßt, und immer fortseegelt, bis man etliche andre Hütten auf einem Abhange nach dem Ufer des Meeres erblickt; hier ist der Ort, sich zum Ankern fertig zu machen. Die Fischerfahrzeuge sind gewohnt, sich diesen zwoten Bauerhütten gegen über, eine Viertelmeile vom Lande, vor Anker zu legen; ein Kriegsschiff aber wird sich eine

halbe

halbe Meile von der Küste am besten befinden. Man ist in diesem Ankerplatze in völliger Sicherheit, so lange die Winde aus Norden und Westen kommen; so bald man aber einen Süd- oder Ostwind spürt, so ist es Zeit, die Anker zu lichten und sich seegelfertig zu machen.

Wapnefiord ist eine gute Bay für Fahrzeuge von allerley Größen. Man ankert vor den Bauerhütten funfzehn bis achtzehn Faden tief, in einem schlammigten Sandgrunde. Weil aber mitten in dieser Bay zwo Klippen sind, so müssen große Schiffe, die sich nicht leicht genug wenden können, nicht daselbst einlaufen, wenn sie nicht besonders günstigen Wind haben.

Sandboek ist eine Rhede, auf welcher man sich wider die Südwinde in Sicherheit setzen kann, wenn man sich an der südlichen Küste vor den Bauerhütten der Isländer vor Anker legt. Auf der Nordseite dieser Bay findet man Klippen. Zwischen diesen beyden Anfurten ist eine kleine Insel, mit Namen **Burhick**, welche völlig sicher ist.

Borgefiord ist eine gute Rhede für kleine Fregatten oder Corvetten. Wenn man auf der hohen See ohngefähr acht Meilen vom Lande

ist,

ist, so erblickt man einen Berg, der die Gestalt einer Schießscharte hat, und vermittelst dessen man diese Gegend der Küste gar leicht finden kann; denn er zeigt sich zwischen den beyden itzt angeführten Bayen.

Lommerfiord ist eine sehr gute Anfurt für Fregatten. Wenn man daselbst einlauft, so muß man zur rechten Hand vor den Fischerhütten ein Kabeltau weit vom Lande den Anker werfen, wo man zehn Faden Wasser findet. Hinter dieser Bay ist auch ein Berg, der von weitem einer Krone ähnlich sieht.

Süderfiord ist eine kleine Rhede für Fischerfahrzeuge, oder für sehr kleine Corvetten.

Meuvefiord. Diese kleine Rhede ist den Ostwinden ausgesetzt, welche daselbst allezeit sehr heftig sind.

Ruiderklip ist unstreitig der beste Seehafen an der ganzen Küste von Island. Dieser Ort ist eine Rhede im eigentlichsten Verstande; sie ist völlig geschlossen, und es können daselbst funfzig Kriegsschiffe, so wohl bequem, als sicher, vor Anker liegen. Alle Ostwinde sind vorzüglich gut, wenn man daselbst einlaufen will. Man kann in der ganzen Bay fünf und zwanzig bis

dreyßig Faden tief, in einem schlammigten Grunde, Anker werfen. Den besten Ankerplatz aber findet man in dem Innersten der Bay an der nordlichen Küste, wenn man eine kiesigte Landspitze umfahren hat oder vorbey geseegelt ist, die von weitem roth zu seyn scheint, und so weit in die Bay hineinlauft, daß sie eine Bucht macht, in welcher der Ankerplatz in einem schlammigten Grunde vortrefflich ist. Man kann sich hier angabeln, indem man einen Greling mit einem kleinen Anker an Land schicket, und diesen sorgfältig in den Sand gräbt, oder an Pfählen befestiget. Diese Rhede ist die beste und vorzüglichste an der ganzen östlichen Seite, ja so gar an allen Küsten von Island in ihrem so weiten Umfange.

Kolhom ist eine Bay, welche sehr gute Ankerplätze in sich schließt, aber eine sehr mühsame Einfahrt hat. Man muß auf der Südseite einer Insel, mit Namen Schorres, welche vor der Bay liegt, einlaufen; weil auf der Nordseite eine Untiefe ist, die sich sehr weit erstrecket, und die nordliche Durchfahrt bey dieser Insel fast ungangbar macht.

Papey=

Papeyfiord ist eine offene Rhede, welche von der Insel Papey, die sich am Eingange derselben befindet, den Namen hat.

Die Priesterbay und die Ingelsebay sind noch zwo andre Rheden, die aber wenig befahren werden. Man hat diese letztere so genennet, weil sie von den Engländern am meisten ist besucht worden. Auf der Parallelbreite dieser beyden Bayen ist auf der hohen See, in einem Abstande von sechs bis acht Meilen, ein flacher und großer Fels, der Walsboc genannt, welcher dem Rücken eines Wallfisches ähnlich ist. Weil mich die Fischer versichert haben, daß zwischen diesem Felsen und dem Lande reissende Ströme und schreckliche Strudel wären, so bin ich geneigt zu glauben, daß hier unter dem Wasser eine Kette von Klippen sey, welche von dem gedachten Felsen bis ans Land reicht, und daß es gefährlich sey, daselbst durchzufahren, obgleich die Fischer etliche Mal durchgeseegelt sind. Und sollte es nicht auch wahrscheinlich seyn, daß die Insel Enkeuysen, welche man auf eben dieselbe Parallelhöhe gesetzt hat, nichts anders ist, als die Insel oder der Felsen Walsboc, der zur Zeit eines starken Nebels von Fischern gesehen wor-

den, die weder das Land haben erkennen können, noch auch gewußt haben, wie weit sie von demselben entfernt wären? Dieses wird dadurch um so viel wahrscheinlicher, weil die meisten Schiffspatrone von den Fischerfahrzeugen weder lesen noch schreiben können, und noch viel weniger im Stande sind, eine richtige Beobachtung anzustellen.

Von den Färoerinseln.

Die Ferro- oder Färoerinseln liegen in dem Nordmeere zwischen dem 61sten und 63sten Grade der nordlichen Breite, und beynahe zwischen dem 8ten und 10 Grade der westlichen Länge, nach dem parisischen Mittagszirkel. Man weis die Zeit nicht bestimmt genug anzugeben, wenn diese Inseln zuerst sind entdecket worden; so viel aber weis man, daß sie unter der Regierung Harald Haarfagers, eines Königs in Norwegen, schon bewohnt waren und von Ausländern besucht wurden. Gegen das eilfte Jahrhundert ward die christliche Religion daselbst geprediget. Nachdem König Christian III. die Reformation in seinen Staaten eingeführt hatte, so setzte er über die Färoerinseln einen Probst, der nunmehr unter dem Bischofe von Seeland stehet und sieben Prediger unter seiner Aufsicht

hat,

hat, welche an vierzig Kirchen das Amt verrichten. Diese Inseln stehen unter den Befehlen des Stiftsamtmannes von Island. Ueberdies haben sie einen Oberlandrichter, einen Landvogt, zwey Unterrichter, und einen allgemeinen Einnehmer der königlichen Gefälle, der zugleich Oberaufseher der Handlung ist, welche diese Inseln mit der Stadt Kopenhagen treiben. Diese Handlung wird auf Rechnung des Königs von der Rentkammer unterhalten. Es sind dieser Inseln fünf und zwanzig an der Zahl, unter denen siebenzehn angebaut und bewohnt sind. Sie sind in sechs Kirchspiele abgetheilt.

1. Das Kirchspiel Norderöe, zu welchem folgende Inseln und Kirchen gehören. Videröe, welche auf der Karte des *Neptune françois* Vidro genennet wird. Fuglöe, oder Fulöe, welche zwo dänische Meilen im Umfange hat. Svinöe ist eben so groß. Bordöe, welche auf der Nordwestseite einen guten Hafen hat. Kunöe, oder Canöe, hat drey dänische Meilen im Umfange; und Kalsöe, oder Callöe, ist ohngefähr eben so groß.

2. Oströe, oder Oesteröe, hat achtzehn dänische Meilen im Umfange. Diese Insel hat

sieben Kirchen und zwey Häfen, nämlich Fuglefiord und Kongshavn, welcher letztere in dem Meerbusen Skaale ist.

3. Strömöe, eine Insel, welche zwanzig Meilen im Umkreise hat. Sie wird in zwey Theile abgetheilt. Die mitternächtliche Hälfte begreift die Hauptkirche Koldefiord, und die Häfen Westmanhavn und Haldersvüg. In dem südlichen Theile ist die Stadt Thorshan, oder Thorshaven, welche einen sehr bequemen Hafen hat, der von einer Schanze vertheidiget wird. Dieses ist der Hauptort auf allen diesen Inseln, und der einzige, wo ein Markt ist. Der Landvogt und der Handlungsdirektor haben hier ihren Sitz. Die Besatzung bestehet insgemein aus hundert Mann. König Christian III. hat daselbst eine Schule angelegt, welche Christian IV. im Jahr 1647 verbessert hat. Im letztern Kriege hat Herr Thurot in dasigem Hafen gelegen, nachdem der Kaper, der von ihm geführt wurde, und unter dem Namen Marechal de Belleisle bekannt war, zum drittenmal aller seiner Masten war beraubet worden.

4. Waagöe, eine Insel, welche sechs dänische Meilen im Umfange hat. Die Haupt-

kirche

kirche auf derselben liegt bey dem Hafen Mid-
vaag. Diese Insel hat noch einen andern Ha-
fen, Namens Sörvaag, welcher eben sowohl
als der erstere auf der südlichen Seite gelegen ist.
Die Insel Waaghöe ist eben die, welche im
Neptune françois mit dem Namen Wage be-
zeichnet ist.

5. Sandöe, eine Insel, welche acht däni-
sche Meilen im Umkreise hat. Auf der Süd-
seite von dieser Insel ist bey den Eilanden oder
Felsen, welche man Dalsnipen und Dalsnäs
nennet, ein reißender Strom. Auf der nämli-
chen Seite sind auch zwo kleine Inseln, welche
Skuöe und Storedimen heißen. Diese letz-
tere hat eine Meile im Umfange, und bestehet
aus einem runden und so steilen Felsen, daß sie
unersteiglich ist. Von derselben südwärts ist
die Insel Lilledimen, auf welcher weiße Schaafe,
wenn man sie dahin auf die Weide bringt, in ei-
ner Zeit von drey Monaten schwarz werden.

6. Süderöe, eine Insel, welche ohngefähr
zwanzig dänische Meilen im Umfange hat. Auf
dieser Insel ist der Hafen Lobröe, in dem In-
nersten des kleinen Meerbusens Vaagsfiord.
Dieser Hafen ist einer der sichersten und bequem-

sten auf der Insel. Auf der Südseite dieser Insel ist bey Sombôe oder Sumby und um einen Fels herum, welcher der Mönch genennet wird, ein sehr heftiger und höchstgefährlicher Strom, auf anderthalb Meilen weit in der hohen See, dem man nicht allzu nahe kommen darf; denn ich habe Brandungen daselbst gesehen, die sich auf eine Viertelmeile weit ausbreiten. Man sagt, es wäre auf der Insel Süderöe ein Berg, Namens Famojen, auf welchem ein See zu sehen wäre, der mit dem Hafen Lobröe in der nämlichen Stunde Ebbe und Fluth hätte. Bey den Färoerinseln ist an den Tagen so wohl des Vollmonds als des Neumonds um zwölf Uhr volles Meer.

Diese Inseln sind den Nebeln sehr unterworfen, welche Schnupfen, den Scharbock und andre Krankheiten verursachen, die aus der vielen Nässe entstehen. Uebrigens sind diese Inseln nichts anders, als Felsen, die mit ein wenig Erde bedeckt sind, welche aber dem ungeachtet so ergiebig ist, daß sie zwanzigfältige Frucht trägt. Die ganze Aerndte bestehet in Gersten. Die Reichthümer der Einwohner, deren Zahl auf zwanzig tausend Seelen angegeben wird, sind

ihre

ihre Schaafe. Die ganze Handlung dieser Inseln bestehet in Inschlitt, in Fellen, in eingesalzenem Schöpsenfleische, in Federn, Eiderdunen, in wollenen Strümpfen, in dergleichen Mützen und Hemden. So wohl auf der Karte des *Neptune*, als auch auf des Herrn Bellin seiner, stehen diese Inseln am rechten Orte. Der Felsen, welcher der Mönch genennet wird, und auf der Südseite dieser Inseln gelegen ist, wo er von weitem einem Schiffe ähnlich siehet, ist unter dem 9ten Grade 5 Minuten der Länge, oder des westlichen Unterschiedes vom parisischen Mittagszirkel. Nachdem ich die Höhe in einer geraden von Morgen nach Abend über diesen Felsen laufenden Linie gemessen hatte, so fand ich, daß er unter dem 61sten Grade 17 Minuten der Breite stehet. Die Abweichung der Magnetnadel beträgt auf der Südseite der Färoerinseln nach meiner Rechnung 19 Grad.

Die Orkaden, oder Orkneyinseln.

Die Orkneys sind eine Menge von Inseln, die von Schottland gegen Mitternacht liegen, wovon sie nur durch die Meerenge Pentland abgesondert sind, welche drittehalb Meilen breit und fünftehalb Meilen lang ist. Man zählet dieser Inseln 67, unter denen 28 bewohnt sind.

Bey den Alten waren sie nur sehr wenig bekannt, und die Geschichtschreiber stimmen nicht einmal in ihrer Anzahl überein. Plinius und Pomponius Mela zählen deren nicht mehr als vierzig. Vermuthlich haben sie verschiedene unter diesen Inseln, welche sehr klein sind, und von den Einwohnern Holms genennet werden, aber dennoch gute Viehtrifften abgeben, nur für Felsen angesehen.

Diese Inseln sind von eigenen Königen beherrscht worden; nachdem sich aber die Schotten derselben bemeistert, so haben sie jene vertrieben. Nachher haben sich die Dänen, oder vielmehr die Norweger, derselben bemächtiget; allein, sie sind ihnen im Jahr 1472 von den Schotten wieder entrissen worden. Heutiges Tages werden sie als Provinzen von England angesehen. Sie stehen unter der Grafschaft Morton, und bezahlen jährlich an den Staat nicht mehr als fünf hundert Pfund Sterling.

Das Clima dieser Inseln ist gut, aber kalt und feuchte. Die Aerndte, welche sehr reichlich ausfällt, bestehet in Gersten. Die Einwohner haben viel Vieh, und sind gänzlich der Fischerey ergeben; so, daß die Fische und das eingesalzene

Rind-

Rindfleisch den vornehmsten Handel dieser Inseln ausmachen. Dabey aber haben sie auch Inschlitt, Leder, Salz, Caninchenfelle, Gerste, und wollene Zeuge.

Die Küsten, welche diese Inseln umschliessen, zeigen überall Bayen und Buchten, die vortreffliche Ankerplätze ausmachen; allein, man muß sie vorher kennen, wenn man ohne Gefahr daselbst einlaufen will. Denn die Fluth ist daselbst sehr heftig, und die Ströme sind reißend. Ein Schiffherr von Dünkirchen hat mir eine ziemlich auffallende Begebenheit von den Strömen bey den Orkneyinseln erzählt. Er sagte mir, als er sich während einer Windstille auf einem Kaper von Dünkirchen ohngefähr zwo Meilen vom Lande auf der Nordseite befunden hätte, so wäre der Kaper vom Strome und von der Fluth mitten unter diese Inseln fortgezogen worden; sie hätten einen Anker geworfen, aber das Kabeltau wäre in einem Augenblicke zerrissen, und sie wären auf dem Punkte gewesen zu scheitern, als einige Fischer gekommen wären, die sie durch Hülfe eines schwachen Windes, der sich erhoben, auf der Westseite aus diesen Inseln wieder herausgeführt hätten, nachdem sie tausend

send

send schreckliche Gefahren und entsetzliche Strudel durchlaufen wären. Der Seefahrer, von welchem ich diese Begebenheit habe, gestund mir, daß sie in einer tödtlichen Furcht gewesen wären; daß sie erwartet hätten, von ihren Führern, welche bey dem damaligen Kriege ihre Feinde waren, in irgend einen Hafen gebracht zu werden, wo man sie zu Gefangenen machen würde; und daß sie sich gar sehr verwundert hätten, als sie so wohlfeil aus diesen Inseln herausgekommen wären; denn es hatte ihnen nicht mehr gekostet, als zehn Maaß Branntewein, die man sich zum Voraus ausbedungen hatte. Der Officier dieses Kapers wußte vermuthlich nicht, daß man in dergleichen Fällen einen gewissen Entschluß gegen einen fremden Steuermann nehmen muß; nämlich, daß man ihm eine sehr große Belohnung verspreche, wenn das Schiff außer Gefahr seyn wird, ihn aber auch zu gleicher Zeit versichere, daß er sein Leben verlieren müsse, wenn dem Schiffe etwas widriges begegnet.

Es ist mir nicht möglich, alle Häfen und Ankerplätze auf den Orkneyinseln zu beschreiben. Weil ich nicht im Stande gewesen bin, sie zu untersuchen, so habe ich nur die Tiefen der

Küsten

Küsten geforscht. Auf des Herrn Bellins Karte sollen diese Tiefen künftighin angemerkt werden; hier aber begnüge ich mich, nur so viel anzuführen, daß man auf der Nordseite der Orkneyinseln, wo ich die Tiefen geforscht habe, zwo kleine Meilen vom Lande funfzig Faden Wasser auf einem felsigten Grunde findet, und daß man mir gesagt hat, wie das Meer eine Viertelmeile von der Küste dreyßig Faden tief wäre. Wenn man also weniger als funfzig Faden Wasser findet, so ist es Zeit, wieder umzuwenden, wenn man nicht will in die Ströme hinein gezogen werden. Ich kann auch nicht übergehen, daß ich diese Inseln, nachdem ich die Höhe mit einem völlig richtigen Oktanten so nahe am Lande gemessen hatte, daß ich von der Genauigkeit der visirten Oerter und ihrer Entfernungen versichert seyn konnte, sechs Minuten weiter südwärts gefunden habe, als sie im *Neptune* gezeichnet sind *). Dieses sind alle Beobachtungen, welche ich über diese Inseln angestellt habe. Was ich übrigens in

Anmerkung über die Breite der Orkneys.

*) Es ist hier der Neptun, oder die verjüngten Karten von den großbritannischen Inseln, zu verstehen, welche im Jahr 1757 sind gestochen worden.

in Absicht auf dieselben von verschiedenen Schiffern erfahren habe, das stimmet beynahe so wohl mit demjenigen überein, was **Bellin** in seinem Versuche über die großbritannischen Inseln von selbigen sagt, als auch mit einer großen Specialkarte von diesen und den Shetlandinseln, die mir in **Bergen** ein Kapitain von einem Kauffartheyschiffe, welcher alle Jahr nach den Orkneys= und Shetlandinseln zu fahren pflegt, gegeben hatte. Ich habe es für nützlich gehalten, hier die Anmerkungen des Herrn **Bellin** über diese Inseln beyzufügen, nachdem ich sie, wo es nöthig gewesen, verbessert und mit brauchbaren Zusätzen versehen habe.

Die Stadt Kirkwal auf Pomona.

Pomona, oder Pomonia, ist die größte und vornehmste unter allen diesen Inseln *). Auf der Westseite sind die Landschaften auf derselben sehr hoch. Auf dieser Insel ist die Stadt **Kirkwal**; sie ist die Hauptstadt von den Orkneyinseln, und der Sitz eines Bischofs. Diese Stadt liegt auf der Nordseite. Sie hat eine

Rhede

*) Die Insel Pomona heißt auch Mainland; man muß sie daher nicht mit der Insel Mainland unter den Shetlandinseln vermengen.

Rhede und einen Hafen. Die ansehnlichsten Häfen aber auf dieser Insel sind Shapa, Kirkwal gegenüber, Cairston, Caerston und Dieresund.

Der Hafen Cairston, ebendaselbst.

Der Hafen Cairston liegt auf der Südwestseite von Pomona. Dieser Hafen ist sehr sicher und zur westlichen Schifffahrt bequem. Es sind verschiedene Straßen zwischen den Inseln, durch welche man in denselben einlaufen kann. Die Straße Hamsound auf der Südseite von Pomona ist für diejenigen Schiffe sehr bequem, die von Osten kommen. Wenn man durch diesen Sund fährt, so muß man die Spitze Rostnet, oder Roseneß, auf der rechten Seite lassen, und sich derselben nicht allzu sehr nähern, weil vor derselben eine Untiefe ist, die sich aber doch nicht allzu weit in die hohe See erstrecket. Die gedachte Spitze Roseneß ist auf der Südseite von Pomona. Hierauf läßt man die kleine Insel Lamholm auf der linken Seite liegen, und seegelt alsdann an den Küsten von Pomona hin. Wenn man hier von widrigen Winden oder von der Fluth aufgehalten wird, so kann man sechs Faden tief in einer Krümmung, die man der Südseite von Pomona am Steuerbord siehet,

Anker

Anker werfen. Diese Krümmung wird die Rhede von Shapa genennt. Hat man aber gutes Wetter, so fährt man fort, an den Küsten von Pomona hin zu laufen; wo man unterwegens auf eine kleine Insel stößt, die von den Einwohnern Barrerbotter genennt wird: sie ist sicher, und man kann sie ohne Unterschied, nach Beschaffenheit des Windes, auf der rechten oder linken Seite liegen lassen. Alsdann seegelt man nach der Nordseite von Carra, wo man eine andre sehr kleine Insel findet, welche eben so gesund als die vorige, und sowohl von Carra, als von Pomona, gleichweit entfernt ist. Wenn man sich endlich von hier nach Nordwest gen Norden wendet, so lauft man in den Hafen von Cairston ein, wo man auf der Rhede sieben Faden tief Anker wirft. Will man aber weiter hineingehen und sich dem Lande nähern, so kann man sich vier Faden tief in völliger Sicherheit vor Anker legen, so, daß man vor allen Winden bedeckt ist, und weder Ströme noch Fluth empfindet.

Die Stadt Cairston.

Cairston ist eine kleine Stadt an der innersten Seite des Hafens, wo man alle Erfrischungen findet. Uebrigens kann man weit leichter

von

von der Westseite nach Cairston kommen; und der Weg ist viel kürzer. Allein, man muß sich hier wohl in Acht nehmen, daß man nicht allzu nahe an die südliche Landspitze von Pomona anfahre, weil sie mit Klippen umringt ist. Es ist noch eine andre gute Durchfahrt, wenn man zwischen den Inseln South Ronalsa und Burra durchlauft: allein, sie ist sehr schmal, und es ist sehr gefährlich, sich da hinein zu wagen, wenn man nicht einen beständigen und günstigen Wind hat. Auf der Südseite von Pomona ziehet sich die Ebbe im Neumond und Vollmond südostwärts, und der Fluthwechsel beträgt zwölf Fuß.

Der Hafen Diresound ebendaselbst.

Der Hafen Diresound liegt auf der Nordostseite von Pomona, in dem Bezirke von Mulehead, der östlichsten Landspitze von Pomona, und zwar eine Meile westwärts von dieser Landspitze. Mulhead ist eine sehr hohe und in die Augen fallende Landschaft; welche übrigens sicher und steil ist. Es sind hier zwo Klippen auf der Ostseite, und zwo andre gegen Nordnordwest; aber sie sind sehr nahe am Lande. Die Einfahrt in den Hafen von Diresound ist ohngefähr den dritten Theil einer Meile breit: von

dieser Weite muß man die Mitte fassen; denn nahe am Lande sind einige Klippen unter Wasser, besonders gegen die Landspitze, die man beym Einlaufen zur Rechten hat. Wenn man diese Spitze umfahren hat, so lauft man in den Hafen ein, wo man überall Anker werfen kann. Um aber desto bedeckter zu seyn, muß man von der Landspitze Nestin, welche bey der Einfahrt zur Rechten bleibt, westwärts laufen, wo man fünf Faden tief ankert. Die kleinen Fahrzeuge begeben sich auf die Südseite von Diresound, in eine Bucht, welche die Marketbay genennet wird, wo sie drey Faden tief Anker werfen. Wenn man daselbst einlaufen will, so muß man auf die Fluth Achtung geben; denn in der Mitte dieser Bucht ist eine kleine Bank, über welcher bey der Ebbe nur fünf Fuß Wasser bleiben. Bey großer Fluth steigt das Meer in Diresound zwölf Fuß, bey der gewöhnlichen aber nur acht Fuß.

Der Hafen Kirkwal ebendaselbst.

Der Hafen Kirkwal liegt auf der Nordseite von Pomona. Um in denselben von der Ostseite zu kommen, muß man in die Meerenge Stronsafirth einlaufen, welche sich zwischen der südlichen Küste von der Insel Stronsa, und zwischen

zwischen der nordlichen von Mulhead befindet. Man seegelt nahe an dem Vorgebirge hin, und fähret auf der nordlichen Seite von Pomona und der südlichen von der Insel Shapinsha vor Diresound vorbey, worauf man die Insel Elgarholm zur Rechten, und die Insel Theevesholm zur Linken liegen läßt. So bald man bey dieser letztern Insel vorbey ist, so richtet man seinen Lauf südsüdwestwärts, um einer Klippe auszuweichen, welche ein Drittheil einer Meile von Theevesholm nordwestwärts entfernt ist, und auf welcher während der Ebbe nur sechs Fuß hoch Wasser bleibt. Hierauf wendet man sich nach Süd gen Westen, um auf die Rhede vor Kirkwal zu kommen, wo man sechs bis acht Faden tief Anker werfen kann. Man kann sich auch der Stadt nähern, welche an dem innersten Ende der Bay liegt: man ist daselbst weit bedeckter, allein, man liegt nicht so bequem zum Ankerlichten.

Die Moonsbay ebendaselbst.

Anderthalb Meilen westwärts von Kirkwal ist auch ein vortrefflicher Ankerplatz, welcher die Moonsbay genennet wird. Man liegt daselbst sechs Faden tief vor Anker, und man empfindet hier die Ströme weit weniger, als auf

der Rhede vor Kirkwal. Weil man aber zur Rechten und zur Linken Klippen unter Wasser hat, wenn man in die Moonsbay einlauft, so muß man sich nach der Mitte der Einfahrt halten. Man würde so gar wohl thun, wenn man sich von einem Lotsen des Orts führen ließe, deren man zu allen Zeiten findet.

Die Insel Rousa.

Die Insel Rousa liegt von Pomona gegen Mitternacht. Sie ist von keinem großen Umfange; das Land aber ist auf derselben ziemlich hoch. Zwischen Rousa und Pomona sind die Ströme sehr reißend.

Der Ankerplatz Wiresound bey Rousa.

An der Ostseite von Rousa ist der Ankerplatz, welcher Wiresound genennet wird. Wenn man von Osten kommt und in selbigen einlaufen will, so muß man in die Straße Stronsafirth fahren. Allein, anstatt sich nach der Südseite von der Insel Shapinsha zu lenken, wendet man sich nordwärts, indem man die Inseln Warms und Graen zur Rechten liegen läßt. Hierauf seegelt man nach Westsüdwest, um die Inseln Eglisha, Wire und Rousa auf der Linken zu lassen. Und zwischen den Inseln Rousa und Eglisha ist der Ankerplatz Wiresound, in welchem man sechs bis sieben Faden tief Anker wirft.

wirst. Die Einfahrt in diesen Ankerplatz ist nicht gefährlich, wenn man sich nur vor einigen Klippen in Acht nimmt, welche sich auf ein Drittheil einer Meile weit, südwärts von Eglisha, in die See erstrecken. Um denselben auszuweichen, kommt es nur darauf an, daß man sich eine halbe Meile weit von der Spitze dieser Insel entfernt halte, und hingegen an der Insel Wire hinfahre, von welcher dieser Ankerplatz den Namen bekommen hat. Um recht sicher im Wiresound vor Anker zu liegen, muß man die Kirche der heiligen Agnese auf der Insel Eglisha in Nordost gen Osten nehmen. Die Fluth ist auf dieser Rhede, welche von denen nach Island fahrenden Fischern gar oft besucht wird, nicht stark. Durch eine kleine Meerenge, welche sich von dem Ankerplatze nordwärts zwischen der Insel Rousa und der kleinen Insel Stockneß zeiget, kann man aus dem Wiresound wieder auslaufen. Diese Meerenge hat während der Ebbe vier Faden Wasser; aber sie ist sehr schmal. Wenn man aus dieser Meerenge herauskommt, so befindet man sich in dem Westrafirth, oder der Straße von Westra. Westrafirth heißt eigentlich der Canal oder die Aus-

fahrt zwischen den Inseln Rousa und Westra. Die Ströme sind in derselben sehr reißend, besonders bey großer Fluth. Wenn man durch diesen Canal auslauft, so muß man nicht vergessen, an der Insel Rousa hin zu fahren, weil gegen die Mitte der Straße, an der Südwestseite von Westra, sehr gefährliche Klippen unter Wasser sind. Will man aber auf der Westseite aus dem Wiresound auslaufen, so, daß man die Inseln Wire und Pomona auf der linken, die Insel Rousa aber auf der rechten Seite liegen läßt, so muß man sorgfältig an der Küste von Rousa hin seegeln. Wenn man hierauf gegen Westen eine Insel erblickt, welche die dasigen Einwohner Inhalla nennen, so läßt man arbeiten, um sie von der Südseite zu beseegeln, so, daß man sie zur Rechten habe, weil auf der Nordseite dieser Insel keine Durchfahrt ist. Nun muß sehr starken Wind haben, wenn man in dieser Straße der Fluth entgegen seegeln will. Ueberdies kann man auch durch die Straße, welche der Sandasound genennet wird, von der Ostseite in den Wiresound einlaufen. Diese Durchfahrt ist zwischen den Inseln Sanda und Stronsa, indem man Sanda und

Eda

Eda auf der rechten, Stronsa und Shapinsha aber auf der linken Seite liegen läßt.

Nachdem ich die Straßen und Ankerplätze beschrieben habe, die sich innerhalb der Orkneyinseln befinden, so will ich nunmehr auch das anführen, was das Aeußere derselben betrifft; welches für diejenigen Schiffe, die an diese Küsten getrieben werden, eben so wichtig ist, als jenes. Ich werde auf der Südseite, oder bey der Meerenge von Pentland oder Plightland, anfangen, die sich, wie ich schon gesagt habe, zwischen Schottland und den Orkneyinseln befindet.

Wenn man von Osten kommt, um in diese Fahrt einzulaufen, so muß man bis auf ein Drittheil einer Meile eine Insel beseegeln, die sich am Eingange befindet. Es ist gleichgültig, ob man sie von der nordlichen oder von der südlichen Seite beseegelt. Wenn man bey dieser Insel vorbeygeschifft ist, so ist es nöthig, sich nach der Mitte des Canals zu halten, doch so, daß man sich mehr den Orkneyinseln als dem festen Lande von Schottland nähere; weil auf der Seite von Schottland viel Klippen unter Wasser sind. Wenn man aber auf der Süd-

seite von der Insel Hoy ist, und in Westen oder in West gen Süden eine Insel erblickt, welche sich mitten in der Meerenge befindet, von dieser Insel auch nicht weiter als nur noch anderthalb Meilen entfernt ist: so hat man weiter nichts von den schottländischen Küsten zu befürchten. Man kann ohne Unterschied bey dieser Insel auf der Nord- oder Südseite vorbeyseegeln, weil man überall fünf und zwanzig Faden Wasser findet. Wenn man diese Insel, welche Stroma heißt, im Rücken hat, so öffnet sich der Canal, und die Ströme sind nicht mehr so stark. Man muß aber die Insel Stroma nicht allzu nahe beseegeln, weil sie mit Klippen umringt ist. Auf der Nordnordostseite von der Insel Stroma siehet man an der Insel Hoy eine Bucht, in welcher man vier Faden tief Anker werfen kann.

An der Morgenseite sind die Küsten der Orkneyinseln ziemlich sicher. Man findet fast überall eine halbe Meile weit vom Lande dreyßig Faden Wasser. Wenn man an diesen Küsten lavirt, so kann man sich ihnen, ohne etwas zu befürchten, nähern, und an denselben in einem Striche fortfahren, wenn man frischen Wind hat. Wenn aber eine Windstille kommen sollte,

so

so muß man sich weiter nach der hohen See halten, damit man nicht von den Strömen mit fortgerissen werde. Auf der östlichen Seite von den Orkneyinseln ist die einzige Spitze von Sanda gefährlich: demungeachtet laufen die Klippen, die sich um diese Spitze befinden, auf der Nordostseite nicht weiter als eine halbe Meile in die hohe See. Gegen Norden von dieser Spitze ist eine kleine Insel, welche nur von der Südseite sicher ist. Man kann daselbst Anker werfen, um sich vor dem Nordwinde in Sicherheit zu setzen. Diese Insel heißt Nord Ronalsa. Auf der mitternächtlichen Seite von der Insel Sanda sind nahe am Lande zwo Klippen unter Wasser; aber zwo Meilen weit von der nordlichen Spitze gegen Nord gen Westen ist eine gefährliche Klippe, welche wechselsweise bedeckt und unbedeckt ist.

Auf der Nordseite von der Insel Eda kann sich ein jedes Fahrzeug an der südlichen Küste einer kleinen aber sehr sichern Insel, welche man Calf of Eda nennet, vor Anker legen. Bey der nordlichen Spitze von Westra sind eine Viertelmeile vom Lande Klippen; die südliche Seite dieser Spitze aber hat gegen Morgen eine offene

Bucht, in welcher eine Fregatte Anker werfen kann, um sich vor West- und Nordwestwinden in Sicherheit zu setzen. Eine Meile nordostwärts von diesem Ankerplatze ist die Insel Papa Westra, welche auf der West- Nord- und Ostseite mit Klippen umringt ist. Auf der Ostseite erstrecken sie sich über eine Viertelmeile weit.

Die ganzen westlichen Küsten von den Orkneyinseln sind überhaupt sehr sicher. Man kann sich ihnen so weit nähern, als man nur will; allein, den Strömen darf man nicht trauen, welche in die Meerengen hineinziehen. Im Jahr 1768 habe ich an diesen Küsten 20 Grad 40 Minuten Abweichung der Magnetnadel beobachtet.

Klippen auf der hohen See.

Endlich ist auch dieses nicht mit Stillschweigen zu übergehen, daß ohngefähr zehn Meilen westwärts von den Orkneyinseln, unter dem 59sten Grade 2 bis 3 Minuten Klippen in der hohen See sind. Eine unter denselben stehet frey, und zeigt sich über dem Wasser: man nennet sie im Englischen the Stacks, oder den Holzhaufen. Eine Meile nordwärts von dieser Klippe sind noch verschiedene andre unter Wasser, welche nur drey Faden Wasser über sich behalten. Bey den Orkneyinseln hat man, sowohl im Voll-

mond

mond als im Neumond, um zwey Uhr 45 Minuten volles Meer.

Die Insel Fairhill zwischen den Orkneys und Shetlandinseln.

Zwischen den **Orkneys** und den **Shetland**inseln ist eine kleine Insel, welche **Fair**, oder **Fairhill**, genennet wird. Weil diese Insel mitten in einer Straße liegt, welche sehr oft besucht und der **Trichter** genennet wird, so habe ich sie mit allem Fleiß beobachtet. Die Ströme, denen man in diesen Gewässern unaufhörlich ausgesetzet ist, bringen die Schiffer oft in die äußerste Verlegenheit und Ungewißheit in Absicht auf die Lage dieser Insel. Auf des Herrn Bellins Karte, die er im Jahr 1757 hat stechen lassen, ist die Insel Fairhill unter dem 59sten Grade 30 Minuten angesetzt. Meiner Beobachtung nach aber liegt sie 3 Minuten weiter südwärts. Diese Insel ist ziemlich hoch, und man kann sie bey hellem Wetter zehn Meilen weit sehen. Sie ist sicher, vornehmlich von der südlichen und östlichen Seite. An der nordlichen und westlichen sind zwar einige Klippen, aber sie sind doch nahe am Lande. Auf meiner zwoten Seereise habe ich diese Insel, in einer Entfernung von einer kleinen Meile von der Südseite beseegelt, wobey ich denn auf derselben

selben eine schöne grüne Ebene nebst verschiedenen Häusern bemerkt habe, unter welchen sich eines durch seinen weißen Glanz besonders von den übrigen unterscheidete. Es hat mir geschienen, als ob in dieser Gegend, vor einem Berge, der auf den holländischen Karten bemerkte Ankerplaß seyn müsse: denn die Küste macht daselbst eine Krümmung, in welcher man unstreitig vor den Nordwinden, von Nordwest an bis nach Nordost, sicher liegen muß. Die Insel Fairhill kann ohngefähr sechs Meilen im Umkreise haben. Die Häuser, die ich auf dieser Insel gesehen habe, zeigen an, daß sie bewohnt sey; und es haben mich Seefahrer versichert, daß, als sie sich bey schönem Wetter eine Meile weit von der Insel befunden hätten, einige von den Einwohnern an den Bord des Kapers, auf welchem sie damals waren, gekommen wären und ihnen Eyer und Hüner zum Verkauf gebracht, auch zugleich Schaafe um einen wohlfeilen Preis angeboten hätten. Uebrigens weis man, daß die Insel Fairhill viel Gerste trägt und gute Viehtrifften hat. Nach meiner Rechnung beträgt die Abweichung der Magnetnadel bey dieser Insel 19 Grad; und ich setze sie drey Grad

neun

neun und zwanzig Minuten des westlichen Unterschiedes vom parisischen Mittagszirkel.

Von den Shetlandinseln.

Von der Insel Fairhill gegen Mitternacht liegen die Shetland- oder Hitlandinseln, welche von jener nur sieben bis acht Meilen entfernt sind. Diese Inseln sind sehr hoch. Sie sind auf den französischen, holländischen und englischen Karten mit so vieler Verschiedenheit herum gestreut, und in so widersprechenden Figuren gezeichnet, daß man keine Gleichförmigkeit noch einige Aehnlichkeit an ihnen bemerken kann. Man würde viele Tage an den Küsten herumseegeln, sie untersuchen, ihre Höhen nehmen, und Beobachtungen ihrer Breite und Länge anstellen müssen, wenn man das Fehlerhafte in allen Karten von denselben einsehen und die nöthigen Verbesserungen bey diesen Inseln anbringen wollte. Ich habe eine solche Unternehmung nicht ausführen können, weil ich darauf denken mußte, das Ende meiner Bestimmung zu erreichen. Allein, so wohl durch meine eigenen Bemerkungen, als auch durch die Unterredungen, welche ich mit verschiedenen Seefahrern gehabt, deren Erzählungen ich mit den Anmerkungen des Herrn Bellin und der holländischen Seekarten verglichen,

glichen, habe ich mich in den Stand gesetzt, die nöthigsten Anweisungen zur Schifffahrt auf diesen Küsten, und zum Einlaufen in die vornehmsten Häfen zu geben.

Was die Verschiedenheit in Ansehung der Stellung, der Figur und Breite dieser Inseln anbelangt, welche man in dem *Neptune françois* und auf der holländischen Karte, die ich bekommen hatte, bemerkt; so muß ich sagen, daß die französische Karte, in Rücksicht auf die Breiten, zwar viel richtiger ist, daß ich aber auch in Ansehung der Gestalt und Lage dieser Inseln, nach demjenigen zu urtheilen, was ich davon gesehen habe, die holländische Karte jener vorziehe. Demungeachtet aber ist die Insel Fulo in dem *Neptune françois* vom Jahre 1757 in Absicht auf ihre Breite sehr schlecht gesetzt. Diese Insel liegt auf der französischen Karte unter dem 60sten Grade 19 Minuten der Breite; drey Beobachtungen aber nach einander, die ich im Angesichte dieser Insel und sehr nahe am Lande angestellet habe, erfordern, daß ich sie unter den 60sten Grad 3 Minuten der Breite versetze. Die Insel Fulo liegt drey und ein Drittheil Meilen weit westwärts von den Shetlandinseln.

Von der Insel Fulo.

Sie

Sie ist sehr hoch, und wir haben sie sechszehn Meilen weit gesehen. Weil sie also weit mehr in die Augen fällt, als irgend eine unter den Shetlandinseln, und weit vom Lande entfernt ist, so ist die Bemerkung derselben für die Seefahrer höchst wichtig. Wenn man sie in einer Entfernung von acht bis zehn Meilen siehet, so hat sie die Gestalt eines Pantoffels. Sie ist sehr sicher, und man kann ohne Bedenken zwischen derselben und den übrigen Shetlandinseln durchseegeln; denn man hat in dem Canale, den sie gegen einander machen, mehr als zwo Meilen Raum zum Laviren. Bey dieser Insel habe ich die Abweichung der Magnetnadel achtzehn Grad dreyßig Minuten gefunden. Achtzehn Meilen westwärts von Fulo habe ich achtzig Faden Wasser auf einem Grunde angetroffen, der aus einem groben und grauen Sande mit schwarzen Flecken bestund. Je mehr man sich dem Lande nähert, desto mehr ist der Sand mit Kies und Steinen vermischt, und vier Meilen von der Insel findet man siebenzig Faden Wasser auf einem aus Kies und schwarzen Steinen bestehendem Grunde.

Die Shetlandinseln.

Auf der Ostseite von dieser Insel sind die Shetlandinseln *), über deren Anzahl die Geschichtschreiber nicht einig sind. Unter denselben sind aber nur drey große; und unter diesen ist die vornehmste die Insel Mainland. Das Clima dieser Inseln ist mit dem auf den Orkneyinseln völlig einerley. Das Erdreich trägt eben so wohl Hafer, als Gerste; und die Triften sind überaus futterreich. Der Fischfang und die Heerden von Ochsen, Kühen und Schaafen machen den Reichthum der Einwohner aus. Diese Insulaner haben ihren Ursprung aus Norwegen. Ihre Sprache ist eine gothische Mundart, welche viel in das Dänische, vornehmlich aber in das Englische fällt. Anstatt des Holzes brennen sie Torferde, weil auf allen diesen Inseln kein Holz wächset. Sie bekennen sich zur reformirten Kirche. Uebrigens sind diese Inseln stark bevölkert, besonders längst an den Küsten, an welchen man verschiedene Bayen, Buchten, Häfen und Ankerplätze findet.

Die

*) Diese Inseln gehören den Engländern, eben so wohl als die Orkneyinseln.

Die Insel Mainland hat von Norden gegen Süden siebenzehn Meilen, und fünf Meilen von Osten nach Westen in ihrer mittlern Breite. Diese Insel hat allein mehr Häfen und Ankerplätze, als die Inseln Yell, Unst und die übrigen alle zusammen genommen. Ich werde daher auch nur von denen reden, die sich auf der Insel Mainland befinden, weil die übrigen nicht besucht werden, auch nicht geschickt sind, Fahrzeuge von allerley Größen einzunehmen, und weil man nothwendig Lotsen des Orts bey sich haben muß, um in dieselben einzulaufen.

Die Insel Mainland mit ihren Häfen und Ankerplätzen.

Ich will bey der südlichsten Gegend von Mainland anfangen, wo ein Ankerplatz für eine Escadre von zehn Schiffen ist, und zwar auf der Nordseite einer kleinen Insel, welche Peerdeyl heißt. Man kommt auf diese Rhede entweder von der Ost- oder von der Westseite dieser kleinen Insel, welche sicher ist; und man ankert daselbst zwölf bis sechszehn Faden tief in einem groben Sandgrunde. Diese Rhede ist an dem äußersten Ende eines sehr hohen und kennbaren Vorgebirges, welches the Schwynburger Hooft, oder the Schwynburger Head genennet wird. Dieses ist der beste Ankerplatz

von dieser Seite. Herr Bellin hat noch drey andre Ankerplätze zwischen diesem Vorgebirge und dem Vorgebirge Fitzul angemerkt, welches letztere die westlichste Spitze von der südlichen Landgegend ist; allein, diese Ankerplätze sind sehr schlecht, weil man in denselben Wirbelwinden ausgesetzt ist, die das Meer höchst stürmisch machen. Hier ist nur die einzige Bay Queendale, welche große Schiffe einnehmen kann. Sie ist groß und von einem weiten Umfange, und man kann ganz bequem aus und einlaufen.

Auf der ganzen Westseite ist nur eine einzige Rhede, die geschickt ist, Kriegsschiffe einzunehmen, nämlich diejenige, welche die Holländer Magnysiord nennen. Die Einfahrt in dieselbe ist drey Meilen nordwärts von dem Vorgebirge, welches von den Franzosen Fitzul, von den Engländern aber Nordcost Head genennet wird.

An der Ostseite sind die besten Häfen und Ankerplätze. Vier Meilen von dem Schwynburger Head nordwärts siehet man auf der Ostseite eine kleine Insel, welche Connix Isle heißt, und mit dem Lande von Mainland eine vortreffliche Rhede macht, die man den Hamborger

borger Hafen nennet. Man wirft daselbst acht Faden tief Anker; und man kann so wohl von Norden als von Süden daselbst einlaufen. Die beste Rhede aber bey allen Shetlandinseln ist die vor Lerwick, welche ohngefähr vier Meilen weiter nordwärts ist, als die vorige. Die Rhede von Lerwick kann eine ganze Kriegsflotte einnehmen. Vor der Stadt Lerwick liegen alle Jahre gegen das Johannisfest fünf hundert Fischerfahrzeuge vor Anker. Die Holländer, welche jährlich an diesen Küsten dem Häringsfange nachgehen, nennen diese Rhede die große Bay, oder die Bay von Brassasound, und zwar von der Insel Brassa, welche die Rhede macht und sie vor den Ostwinden beschützet. Um in die Rhede von Brassa von der Südseite einzulaufen, muß man die Insel Brassa ein Ankerseil weit auf der rechten Seite liegen lassen, und in der Straße fortseegeln, um vor die Stadt Lerwick zu kommen, wo man fünf, zehn, bis funfzehn Faden tief Anker wirft, nach dem man sich dem Lande und der Stadt mehr oder weniger nähern will. Auf der Nordseite von der Stadt findet man noch die Spuren von einer Festung, welche die Rhede beschießen konnte, von

 dem

dem Herrn Bart aber ist geschleift worden. Die Einfahrt in die Rhede vor Lerwick kann man leicht an der Insel Noß erkennen, welche man auch Hangcliff oder Hanglip nennet, und zwar wegen eines in die Augen fallenden Felsen, welcher über das Meer bis ins Wasser herabhängt, und also ein natürliches Gewölbe macht. Diese Insel liegt ostwärts von der Insel Brassa, und dienet dazu, den Hafen von Lerwick desto leichter zu finden. Das Meer wechselt auf dieser Rhede bey der großen Fluth acht Fuß, und fünf Fuß bey der gewöhnlichen Fluth. Uebrigens ist der Fluthwechsel in der Bay von Lerwick nicht heftig: die Fluth kommt auf der Südseite von Brassa hinein, und die Ebbe ziehet sich folglich nach Süden. Weit heftiger ist hingegen der Fluthwechsel auf der Nordseite der Straße, und die Durchfahrt ist weit mühsamer. Es ist nöthig zu zeigen, wie man durch die Meerenge, welche der Nordsound genennet wird, von da wieder auslauft, und was man dabey für Vorsichten zu gebrauchen hat. Ich habe gesagt, daß die Richtung der Fluth nordwärts gehet. Man muß also bey zwey Drittheilen der Fluth von der Rhede vor Lerwick aufbrechen.

Man

Man leget so an, daß man ein Drittheil einer Meile weit zur Rechten eine kleine Insel liegen läßt, die Holm of Cruester genennet wird, und zwar wegen der Klippen, welche eine halbe Viertelmeile westwärts von dieser Insel unter Wasser sind. Wenn man bey dieser Insel vorbeygeseegelt ist, so, daß man sie in Ost gen Süden hat, so hat man weiter nichts von diesen Klippen, welche man Faharre nennet, zu befürchten. Man setzet seinen Lauf mitten durch den Canal immer fort, bis man siehet, daß die Straße enger wird. Um alsdann einer Bank auszuweichen, welche sich mitten in der schmalsten Gegend der Straße befindet, und welche während der Ebbe nur zwölf Fuß Wasser über sich hat, so muß man auf einer von beyden Seiten dieser Bank vorbeyseegeln. Will man an der Küste von der Insel Brassa hinfahren, so muß man zwey Ankerseile weit davon entfernt bleiben; will man aber die westliche Küste beseegeln, so kann man sich derselben bis auf ein halbes Ankerseil nähern, weil sie völlig sicher ist. Wenn man aus diesem Schlunde heraus kommt, so findet man die Straße weit breiter, aber man siehet sie bald wieder enge werden, und zwar noch enger als

 vorhin.

vorhin. Alsdann kommt es darauf an, daß man ernstlich arbeiten lasse, um vielmehr an einem Eilande oder Felsen, den man Scotland nennet, als an der Küste von der Insel Brassa hin zu fahren; weil die Insel Brassa in dieser Gegend mit Klippen unter Wasser besetzt ist, die sich auf den dritten Theil einer Meile weit vom Lande erstrecken. Wenn man das Eiland oder den Felsen Scotland und die nordlichste Spitze von Brassa im Rücken hat, so wird die Fahrt zwischen den Felsen, welche man die Brüder nennet, und der Insel Green, die man beyderseits zur Linken hat, und zwischen der Insel Beoster nordwärts von Brassa, die man zur Rechten liegen läßt, sehr schön. Wenn man endlich bey der Insel Beoster vorbeygeseegelt ist, so befindet man sich außer der Straße vom Nordsound, und man verfolgt seinen Lauf nach Belieben.

Nordwärts von der Insel Brassa, zwischen dieser Insel und der Landspitze von Mainland, die man Mull of Enveek nennet, macht das Meer eine große Bay, in welcher man vier gute Ankerplätze findet. Diese heißen: Deals Woe, Larford Woe, Wedoster Woe und Catford Woe.

Woe. Von den drey erstern dieser Ankerplä-
ze, welche nur Kauffartheyschiffe und Corvetten
einnehmen können, werde ich keine Beschreibung
machen. Der Ankerplatz von Catford Woe
aber, welcher unter diesen vieren der nordlichste
ist, ist auch zu gleicher Zeit der größte. Er be-
steht aus drey Krümmungen, welche drey gute
Anfurten abgeben; die eine ist ostsüdostwärts,
die andre westnordwestwärts, und die dritte nord-
wärts. Diese Häfen sind für alle Kriegsschiffe
bequem, und man befindet sich in denselben vor
allen Winden sicher. Man liegt daselbst von
drey bis funfzehn Faden tief vor Anker, nach-
dem man sich dem Lande mehr oder weniger nä-
hern will. Wenn man von der Ostseite der
Shetlandinseln in einen von diesen drey Häfen
einlaufen will, so muß man vor allen Dingen
die Insel Noß und den Felsen Hangcliff su-
chen; und alsdann muß man sich nordwestwärts
wenden, um zwischen der Insel Green, welche
zur Rechten liegen bleibt, und den Klippen durch-
zufahren, welche die Brüder genennt werden
und zur Linken bleiben. Man kann auch nach
Beschaffenheit der Winde zwischen der Insel
Green auf der linken, und zwischen House

 Stack

Stack und Glatneß auf der rechten Seite durchfahren. Von dem Schwynburger Head bis Noneß gehet die Fluth nordwärts; von Noneß bis zur Insel Brassa südwärts; und von Brassa bis zum Catford Woe südsüdostwärts. Die Ebbe hat also die entgegengesetzte Richtung. Auf der Westseite von dem Schwynburger Head bis vor Scalloway wendet sich die Fluth südwärts, und die Ebbe nordwärts.

Es ist noch übrig, die Tiefen, wegen der Entfernungen vom Lande, zu berühren. Ich habe schon gesagt, daß der Grund, welcher allezeit aus grobem Sande besteht, weit mehr mit Kies und Steinen vermischt ist, wenn man sich diesen Inseln nähert. Man findet überall um diese Inseln herum, vier Meilen vom Lande, ohngefähr fünf und siebenzig Faden Wasser. Demungeachtet aber muß man merken, daß auf der Ostseite, fünf bis sechs Meilen vom Lande, drey bis vier Kessel oder Brunnen sind, in welchen man über hundert Faden findet. Vier Meilen nordwärts von der Insel Unst, der nordlichsten unter den Shetlandinseln, habe ich auf meiner zweyten Seereise bey gutem Wetter die Höhe gemessen und gefunden, daß die nordlichsten

sten Landschaften der Insel Unst unter dem 60sten Grade 44 Minuten der Breite liegen. Die Landschaften auf den Shetlandinseln sind zwar nicht hoch, dennoch aber kann man sie bey schönem Wetter auf zehn Meilen weit sehen. Zwölf Meilen ostwärts von diesen Inseln habe ich achtzehn Grad 42 Minuten Abweichung der Magnetnadel bemerkt. Ich komme zur Fortsetzung meiner Reisegeschichte zurück.

Den 29sten August war ich noch vierzig Meilen von den Färoeinseln entfernt. Die von diesen Inseln nordwärts gelegene Klippe, welche man den Bischof zu nennen pflegt, war mir in der gedachten Weite südwärts.

Den 30sten wendeten sich die Winde von Südost nach Südwest. Uebrigens waren sie schwach. Wir hatten ein ruhiges Meer und noch anhaltenden Nebel. Ich hielt so viel als möglich den Strich, indem ich die Seegel nach Beschaffenheit der Winde bald nach dem Steuerbord, bald nach dem Backbord, wendete, um weiter südwärts zu kommen, und wo möglich die Insel Enkeuysen zu sehen. Ich ließ von Zeit zu Zeit das Senkbley auswerfen, weil ich Bran-

dungen und Fluthbetten bemerkte; allein, ich fand keinen Grund.

Den 31sten hatten wir halbstarke Südwinde, und dicken Nebel. Ich befahl dem Officier, der das erste Quart der Nacht hatte, sofort zu seegeln, bis der Tag anbrechen würde, aber die Seegel einzuziehen, wenn der Wind stärker würde. Nachdem sich die Winde mit vieler Heftigkeit nach Osten gewendet hatten, so kam der Officier von der Wacht, und meldete mir, daß er alle Seegel bis auf das große und die Focke eingezogen hätte, weil der Wind sehr stark aus Osten und Ostsüdosten käme, und das Meer sehr hoch gieng. Weil der Wind günstig war, um wieder nach Frankreich zurückzugehen; weil ich seit etlichen Tagen keines von den Fischerfahrzeugen mehr gesehen hatte; weil die Jahrszeit für den Fischfang beynahe verstrichen war; und weil mir endlich die anhaltenden Nebel nicht verstatteten, den französischen Fischerfahrzeugen auf irgend eine Art noch behülflich zu seyn: so ließ ich mit Hülfe der Focke und der Bramseegel westsüdwestwärts wenden, um zwischen Island und die Färoerinseln zu kommen, und von da meinen Lauf nach Brest fortzusetzen.

Den

Den ersten September kamen die Winde noch sehr stark aus Osten. Zu Mittage beobachtete ich 60 Grad 8 Minuten Breite, und war nach meiner Rechnung 15 Grad 58 Minuten des westlichen Unterschiedes vom parisischen Mittagszirkel. Die mittlere Gegend der Bank, von der ich im Anfange meiner Reisebeschreibung geredet *), blieb mir in gerader Linie in West gen Süden, in einer Entfernung von fünf und zwanzig Meilen; und tie Insel Rokol hatte ich südwärts in einer Entfernung von fünf und vierzig Meilen. Die Insel Rokol ist auf keiner französischen Karte angemerkt; ich bin aber von ihrem Daseyn völlig überzeugt. Ich habe den Herrn Bellin gebeten, sie an ihren Ort zu setzen: nämlich sie stehet unter dem 57sten Grade 50 Minuten der Breite, und unter dem 16ten Grade der westlichen Länge. Diese Insel ist sehr sicher. Sie bestehet aus einem steilen Felsen, der in einer Entfernung von vier Meilen wie ein Schiff aussiehet; und man hat ihn auch zu verschiedenen Malen dafür gehalten. Eine Viertelmeile ostwärts von der Insel Rokol ist eine Klippe unter Wasser, welche Brandungen macht.

Die Insel Rokol.

*) S. 17.

macht. Beynahe unter der nämlichen Breite mit der Insel Rokol ist noch eine andre Insel, welche aber viel weiter westwärts liegt; dieses ist die Insel Bus. Man findet sie eben so wenig auf den französischen Karten; sie ist aber wirklich unter dem 58sten Grade der Breite, und unter dem 28sten Grade der westlichen Länge.

Die Insel Bus.

Ein Nordlicht.

In der Nacht vom ersten zum zweyten September sahen wir ein Nordlicht, welches uns das schönste Schauspiel sehen ließ, das uns die Natur zeigen kann. Abends von zehn Uhr an, bis um ein Uhr nach Mitternacht, war der Himmel in der mitternächtlichen Halbkugel ganz in Feuer. Die Nacht war so helle, als der Tag; ich las um Mitternacht einen Brief eben so fertig, als ich zur Mittagszeit würde gethan haben. Wir sahen erstlich eine erleuchtete Wolke in Gestalt eines Bogens, welche den halben Himmel einnahm. Aus demselben giengen gegen eilf Uhr senkrechte Säulen bis an den Gesichtskreis herab, welche wechselsweise roth und weiß waren. Der obere Theil dieser Säulen verwandelte sich gegen Mitternacht in eine Art von feuerfarbigen Schweifen, aus deren Mittelpunkte Pfeile oder Stralen aufschossen,

sen, die sich in der Luft wie Raketen erhoben. Endlich fielen diese Säulen, welche mit der wunderbarsten Symmetrie geordnet waren, nach Mitternacht auf einmal in ein hellscheinendes Chaos von feurigen Kegeln, Pyramiden, Streifen, Schweifen und Kugeln. Hierauf verlosch dieses himmlische Feuer unvermerkt; die Nacht aber blieb helle, bis der Tag anbrach.

Ursache des Nordlichtes.

Man hat dergleichen Lufterscheinungen in verschiedenen Jahrhunderten und in verschiedenen Welttheilen gesehen *). Aber was ist die Ursache davon? Warum lassen sie sich nur in den nordischen Gegenden sehen? Weil es einem jeden erlaubt ist, seine eignen Meinungen zu haben, so will ich es wagen, meine Muthmaßungen über die mitternächtliche Aurora zu entdecken. Man giebt

*) Herr Bernier im 5 Th. Gregorius von Tours, in der Geschichte von der Akademie, vom Jahre 1721. *Journal des Savans*, vom Jahre 1724. S. 568. Calvisius, in seinen von den Mitgliedern der Akademie der Wissenschaften gesammleten Beobachtungen. Auszug aus dem Gassendi, Th. 5. Der philosophischen Abhandlungen der königlichen Gesellschaft in London, 31 Band. Gelehrte Nachrichten von Großbritannien. Nachrichten von Trevoux, vom Jahre 1730.

giebt ihr diesen Namen wegen ihrer Aehnlichkeit mit der Morgenröthe, in Ansehung ihres Glanzes; heutiges Tages nennt man sie nur insgemein ein Nordlicht, weil sie in den mitternächtlichen oder nordischen Gegenden pflegt gesehen zu werden.

Ich glaube, 1) daß die Materie der mitternächtlichen Aurora mit der Materie der Blitze die nämliche ist, von welcher die Erfahrungen gezeigt haben, daß sie nichts anders sey, als ein elektrisches Feuer; 2) daß die tägliche Bewegung der Erde einen beständigen Zufluß dieser Materie gegen die Pole verursacht; daher sich auch diese Lufterscheinung in den nach den Polen gelegenen Gegenden zeigt; 3) daß eine gewisse Schwere, Einrichtung und Beschaffenheit der Luft nöthig ist, um diese Feuertheilchen bis auf den Grad zusammen zu bringen, zu vereinigen und einzupressen, daß aus ihrem Reiben jene leuchtenden Schweife, Raketen und Säulen entstehen, welche die mitternächtliche Aurora bezeichnen; 4) daß alle schnellen Bewegungen, alle Seitenveränderungen, alle plötzlichen Erscheinungen dieser Säulen u. s. w. aus ihrer gegenseitigen und wechselsweisen Anziehung und

Zurück-

Zurückstoßung erzeugt werden; welches eine natürliche Eigenschaft des elektrischen Feuers ist, wie die wechselsweise Anziehung und Zurückstossung der Goldblätter und andrer leichter Körper an elektrischen Kugeln beweiset; 5) daß die Ursache, warum dieses Luftzeichen nur selten erscheinet, diese ist, weil die Luft nur selten die gehörige Schwere und Beschaffenheit hat, welche erfodert wird, dasselbe hervorzubringen.

Die berühmtesten Weltweisen sind schon lange der Meinung gewesen, daß das Element des Feuers durch alle Geschöpfe ausgebreitet ist, und daß die dichten und flüßigen Körper zum Ueberfluß mit Feuertheilchen geschwängert sind. Ich glaube, daß der Aether des Newton, das reine elementarische Feuer des Boerhaave, und das elektrische Feuer eine und eben dieselbe Substanz ausmachen, deren verschiedene Wirkungen sich nur nach den Graden der Gewalt, nach der Macht, nach dem Drucke, nach der Bewegung, der Richtung und der Menge der versammleten Materien verändern. So bewirket der Druck der Sonne auf diese Substanz die doppelte Wohlthat des Lichts und der Wärme. So bringt das Reiben

ben einer gläsernen Kugel eine Menge derselben zusammen, welche, wenn sie ordentlich behandelt und geführt wird, die verschiedenen Erscheinungen der Elektricität erzeugt. So bringt der geschwinde und gewaltsame Stoß zweener harter Körper Funken hervor; und so erregt und zeuget das lange Reiben zweener Körper jeder Art das elementarische Feuer in so großer Menge, daß es alle verbrennlichen Materien, die seiner Wirksamkeit ausgesetzet sind, anzündet und verzehret.

Ursprung des Donners.

Wenn eine große Menge von Feuertheilchen in verdickten Wolken, welche dieselben einschliessen und näher zusammen bringen, über einander gehäuft ist, so machen diese Feuertheilchen, indem sie auf einander stoßen, einander rege, sie werfen Funken, entzünden sich und erbrechen mit einem großen Getöse den Kerker, der sie einschließt. So entstehet der Blitzstral und das Krachen des Donners. Und die Ursache, warum man den Bliß eher siehet, als den Donner höret, ist diese, weil der Stralenschuß aus der Feuermaterie weit schneller ist, als die wellenförmigen Luftkreise, die uns den Schall zuführen.

Wenn

Ursache der Sternschneuzen.

Wenn die Wolken weniger verdickt sind: wenn sie ihren Raum weit leichter und freyer durchlaufen; wenn sie endlich nur eine geringe Anzahl von Feuertheilchen in sich schließen: alsdann entzünden sich diese, indem sie sich vereinigen und an einander stoßen, ohne Geräusch, und erzeugen jene stillen Blitze und Sternschneuzen, die einen Augenblick wie Sterne leuchten, und die Sommerabende so angenehm und glänzend machen *).

Entstehung des Nordlichtes.

Wenn nun der Dunstkreis nicht allzu sehr mit Wolken beladen ist, und wenn diese nur die Verdickung haben, welche nöthig ist, die Feuertheilchen zu tragen und in der ihrer gegenseitigen Anziehung angemessenen Sphäre herumzuführen, ohne sie aufzuhalten, ohne sie zu häufen und ohne sie zusammenzupressen: alsdann geschiehet kein Ausbruch, sondern die Feuertheilchen entzünden sich in der freyen Luft; und so siehet man, nach Beschaffenheit der verschiedenen Figuren, der verschiedenen Bestandtheile der

*) Saepe etiam stellas vento impendente videbis
Praecipites caelo labi, noctisque per vmbras
Flammarum longos a tergo albescere tractus.
Virgil. Georg. lib. I. v. 365.

der zündenden Materie, und der mannichfaltigen Stralenbrechungen, unter mancherley Farben die feurigen Kugeln, Pyramiden, Streifen, Schweife, und Säulen, welche man eine mitternächtliche Aurora oder ein Nordlicht nennet. Die seit einiger Zeit entdeckte völlige Gleichheit der elektrischen Materie mit derjenigen, aus welcher die Blitze entstehen, deren beyderseitige Wirkungen zwar sehr verschieden sind, giebt der Meinung ein starkes Ansehen, daß das Sonnenlicht, die Blitze, die elektrischen Erscheinungen, die Verrichtungen des gemeinen Feuers, nichts anders als verschiedene Wirkungen sind, die von einer und eben derselben Substanz, nach der verschiedenen Bewegung, Stellung, Beschaffenheit und Umständen, in die sie versetzt wird, erzeuget werden. Diese mitternächtlichen Auroren kommen den Bewohnern der Polargegenden sehr wohl zu statten. Es scheint, als ob sie die Natur hierdurch für die Abwesenheit der Sonne und für den Verlust ihres Lichts entschädigen wolle.

Nachdem ich den 2ten September schon vier und zwanzig Stunden südwestwärts geseegelt war, wobey ich veränderliche Winde aus Süd-

ost

ost bis Nord nebst untermischten Windstößen hatte, so beobachtete ich zu Mittage 58 Grad 2 Minuten Breite, und befand mich nach meiner Rechnung unter dem 17ten Grade 10 Minuten westlicher Länge. Ich war allzu weit westwärts, als daß ich die Insel Rokol, welche man nur vier bis fünf Meilen weit sehen kann, hätte können ansichtig werden. Weil ich diese Insel nicht sah, so schloß ich daraus, daß mein Besteck richtig wäre. Denn wenn ich zehn Meilen weiter ostwärts gewesen wäre, als ich wirklich war, so hätte ich die Insel Rokol gesehen; und wenn ich hingegen zehn Meilen weiter westwärts gewesen wäre, als ich zu seyn urtheilte, so würde ich die Insel Island von der Seite erblickt haben.

Vom 3ten bis zum 6sten waren die Winde veränderlich, und weheten sehr stark und frisch wechselsweise aus Süden und Westen, und das Meer gieng hoch. Wenn die Winde von Westen kamen, so richtete ich meinen Lauf nach Süden, und wenn sie sich nach Süden wendeten, so seegelte ich westwärts, um mich in den Stand zu setzen, mir die West- und Südwestwinde zu Nutze zu machen. Den 6sten zu

Mittage versetzten sich die Winde mit einem Windstoße von Westen nach Nordwest. Ich beobachtete 51 Grad 10 Minuten Breite, und meiner Rechnung nach war ich 16 Grad 52 Minuten westlicher Länge. Nachdem ich die Höhe gemessen hatte, so ließ ich nach Süd gen Westen steuern, um noch bey Tage südwärts vor die Klippen zu kommen, welche man Brasil nennet, und die auf den holländischen Karten unter dem 52sten, auf des Herrn Bellin seinen aber unter dem 51sten Grade der Breite stehen. Als ich um sechs Uhr, da wir immer noch starken und frischen Nordwestwind hatten, die Breite von Brasil zurückgelegt hatte, so ließ ich südsüdostwärts steuern, und wendete mich immer nach und nach ie mehr und mehr ostwärts, ie weiter ich nach Süden vorrückte.

Den 7ten zu Mittage beobachtete ich 48 Grad 50 Minuten Polhöhe; und die Insel Quessant hatte ich in Osten 4 Grad gen Süden, in einer Entfernung von acht und siebenzig Meilen.

Nachdem ich immer mit guten frischen Westwinden ostsüdwärts gelaufen war, seitdem ich die Höhe gemessen hatte, so nahm ich den

8ten

8ten früh um acht Uhr, den Strich von Südost gen Osten, weil die Winde nach Südwest herunterfielen; weil sie gar bis nach Süden kommen konnten; und weil ich den Strömen des Canals, das heist, der Fluth, welche weit stärker ist als die Ebbe, nicht trauen durfte. Früh um vier Uhr hatte ich das Senkbley ausgeworfen, und hundert Faden Wasser auf einem röthlichen Sandgrunde mit untermengten Bruchstücken von mancherley glänzenden Muschelschalen gefunden. Zu Mittage beobachtete ich 48 Grad 21 Minuten Breite, und ich hatte die Insel Ouessant in Osten, 4 Grad gen Norden, in einer Entfernung von sieben und zwanzig Meilen. Ich fuhr fort bis um halb fünf Uhr nach Südost gen Osten zu seegeln; da ich denn das Senkbley auswerfen ließ, und funfzig Faden Wasser auf einem weniger röthlichem Sandgrunde mit untermengten Stücken von Muschelschalen fand, die weniger zermalmt waren, als in der früh Morgens erforschten Tiefe. Dieser Meergrund und meine Gissing setzten mich in West gen Süden von der Insel Ouessant, in einer Entfernung von achtzehn bis zwanzig Meilen. Um fünf Uhr, als wir immer noch Südwest-

 wind

wind hatten, der aber sehr stark und mit Nebeln verknüpft war, ließ ich die Marsseegel einziehen, und wendete das Schiff nach Westnordwest. Um sieben Uhr kamen die Winde nach Westen, das Wetter ward freundlicher, und der Himmel klärte sich auf. Alsdann richtete ich die Fregatte nach Norden, um mich dem Strome, der meiner Rechnung nach von der Ebbe kam, entgegen zu stellen; und um zehn Uhr wendete ich wieder um, und zwar nach Südsüdwest, um das Vordertheil gegen die Fluth zu richten. Bey der Mündung des Canals von Irrland laufen die Fluthströme nach Südwest und Nordost.

Den 9ten früh um zwey Uhr warf ich das Bley aus, und weil ich die nämliche Tiefe und den nämlichen Grund fand, so ließ ich nach Ost gen Süden steuern. Die Winde kamen sehr frisch aus Westnordwest; das Meer war ruhig; aber wir hatten trübes Wetter, und der Horizont war mit Streifregen umschlossen, welche die Winde bey uns vorbeytrieben. Zu Mittage erblickte ich die Insel Ouessant, welche mir in einer Entfernung von fünf Meilen nordostwärts

ostwärts liegen blieb. Das Meer ward schon seit einer Stunde voll; ich lief mit vollen Seegeln, um mir die Fluth zu Nutze zu machen, und legte mich um fünf Uhr auf der Rhede von Brest vor Anker.

So hat sich meine erstere Fahrt geendiget, in deren Beschreibung ich zwar einige Nachrichten von meiner zwoten Reise habe einfliessen lassen. Weil es mir aber nicht möglich gewesen ist, sie alle anzubringen, so habe ich sie hier in Gestalt eines Zusatzes zu den vier vorhergehenden Abtheilungen beygefügt.

Zusatz

zu den vier Abtheilungen der Nachricht von einer Schiffahrt durch das Nordmeer.

Zwote Fahrt nach Island. Durchfahrt zwischen den Vogelinseln. Eine kurze Beschreibung von Grönland. Beschreibung des Hafens von Brandsoom in Norwegen. Anmerkungen über die Meertiefen, und über die Fahrt bey der Doggerbank. Einlauf in den Hafen von Ostende. Anmerkungen über die Einfahrt in diesen Hafen und in den von Dünkirchen. Rückfahrt nach Brest durch den Canal.

So bald die Mannschaft von der Fregatte la Folle an Land war, so reisete ich ab, um dem Herrn Herzog von Praslin von meiner Reise Bericht zu erstatten. Dieser Minister sagte mir, daß ich mich auf den künftigen Frühling zu der nämlichen Fahrt wieder fertig machen müßte. Ich bat ihn hierauf vorzüglich anstatt einer Fregatte um das Rennschiff l'Hirondelle, welches sechszehn sechspfündige Kanonen führt und hundert und zwanzig Mann Matrosen an Bord hat; weil dieses Schiff zu Ausfüh-

Ausführung der Absichten, die ich vorhatte, wegen seiner Eigenschaften weit geschickter war, als ein andres. Ich begab mich zu Ende des Aprils nach Brest, um die Ausrüstung anzufangen.

Den 10ten May war ich auf der Rhede, und ich wartete nur auf einen günstigen Wind, um unter Seegel zu gehen. Der Herr Herzog von Praslin hatte die Gewogenheit, mir meine beyden ersten Staabsofficiers von der Fregatte la Folle, um welche ich ihn bat, zu lassen; nämlich, den Herrn Duchatel und den Ritter Ferron, zween Männer voll Eifer und Geschicklichkeit. Ueberdies kam der Ritter Bernhard von Marigny zu uns, ein Officier von besondern Verdiensten, welcher Proben seines Eifers bey uns abgeleget hat. Er hatte gleich vorher ein königliches Schiff commandirt, und die Beschwerlichkeiten einer neuen höchst mühsamen Fahrt schreckten ihn nicht ab. Zum vierten Officier hatte ich den Herrn Soyer de Vaucouleur, Capitain eines Branders, der verschiedene Capers geführt, und den besten Willen hatte.

Abreise von Brest.

Den 15ten May 1768 lief ich mit einem schwachen Ostwinde von Brest aus. Meine Absicht war, durch den St. Georgens Canal zu seegeln; allein, die Winde, welche sich nach Norden wendeten, sehr frisch waren und etliche Tage von dieser Seite weheien, zernichteten mein Vorhaben. Ich nahm also meinen Lauf nach der Westseite von Irrland, wie auf meiner erstern Reise; dennoch aber hielt ich mich etwas näher nach der Küste, und zwar wegen der Sandbänke und Untiefen, von denen ich geredet habe.

Bis zum 27sten früh um acht Uhr begegnete uns nichts wichtiges. Die Winde kamen frisch aus Westen, und das Meer gieng hoch. Wir steuerten nordwärts, und wurden vor uns ein Fluthbette gewahr, welches sich durch Meergras und Schaum deutlich unterscheidete. Wir befanden uns bald in der Mitte desselben, und das Meer, welches sonst überall hoch gieng, war in der Gegend, wo wir waren, so eben als auf einem Teiche; und wir sahen blos die Oberfläche des Wassers schäumen und aufwallen. Der Strom führte uns mit reißender Gewalt dem Winde entgegen, das heißt, westwärts. Ich ließ sogleich das Schiff mit Hülfe der Seegel

gegen

gegen den Wind anhalten und das Bley auswerfen. Allein, wir fanden keinen Grund; demungeachtet aber bin ich überzeugt, daß wir einige Klippen in der Nähe hatten; und dieses um so viel mehr, weil mich meine Gissing damals zwischen die Insel Rokol und die St. Kildasinseln setzte. Auf dem Südoststriche in gerader Linie nach der größten unter den St. Kildasinseln ist ein Ankergrund achtzehn Faden tief; es ist auch zwischen der nämlichen Insel und der, welche in Nord gen Osten liegt, eine Durchfahrt. Im Fall der Noth kann man auch in diesem Canal, sechs und zwanzig Faden tief, auf einem kiesigten und steinigten Grunde Anker werfen.

Die St. Kildasinseln.

Als wir den 31sten nach Norden liefen, um uns dem Lande zu nähern, indem wir das Vorgebirge Hekla, meiner Rechnung nach, in gerader Linie nordwestwärts zwanzig Meilen weit vor uns hatten, wurden wir von einem gewaltigen Sturmwinde aus Osten angefallen, wobey wir dicken Nebel hatten. Weil uns die Witterung nicht günstig war, um das Land aufzusuchen, und weil ich noch einen weiten Weg nach Westen zurückzulegen hatte, so faßte ich den Entschluß,

vor

vor dem Winde nach Westnordwest und Nordwest gen Westen zu seegeln, bis das Wetter freundlicher würde, und der Himmel sich aufklärte. Meine Absicht war, im Fall sich das Wetter nicht ändern sollte, die Seegel bis auf das große einzuziehen, und das Schiff nach der hohen See zu richten, so bald ich mich unter der muthmaßlichen Länge der Vogelinseln befinden würde.

Den ersten Junii gegen den Abend legte sich der Wind; aber der Nebel blieb immer noch dick: deswegen setzte ich den nämlichen Lauf mit schwachen Seegeln fort.

Den zweyten früh, als sich der Himmel ein wenig aufgeklärt hatte, und der Wind immer noch aus Osten kam, ließ ich nach Nordost gen Norden steuern, in der Absicht, Land zu sehen. Zu Mittage beobachtete ich 63 Grad 20 Minuten Breite, und ich fuhr fort, den nämlichen Strich zu halten. Endlich entdeckten wir Nachmittags um zwey Uhr die Vogelinseln. Diejenige, welche dem Lande am nächsten ist, sah ich in Nordost gen Osten, in einer Entfernung von vier Meilen, und eine andre, die von der ersten westwärts liegt, hatte ich in Nordwest.

Durchfahrt durch die Vogelinseln.

Ich

Ich fuhr einige Zeit fort, nach Nordost gen Norden zu seegeln, um mich der Küste zu nähern; darauf aber lief ich bis Nord gen Osten vor den Wind, um diese Inseln innerhalb zu beseegeln, und zwischen der ersten und andern, die dem festen Lande am nächsten sind, durchzufahren. Diese beyden Inseln sind zwo gute Meilen weit von einander entfernt. Ich fand in dieser Durchfahrt Fluthbetten und Gegenströme oder Brandungen, welche ein entsetzliches Brausen verursachten. Die Richtung oder der Lauf der Ebbe und Fluth ist hier nordwestwärts und südostwärts. Auf der Nordseite der beyden Inseln, zwischen welchen ich hindurchlief, erblickte ich die Straße zwischen dem Lande und der erstern Insel; und sie schien mir nur eine kleine Meile breit zu seyn. Wegen der Ströme aber muß man sich ohne einen frischen und günstigen Wind nicht hinein wagen. Als ich von den gedachten beyden Inseln ein wenig weiter nordwärts war, bekam ich drey andre Inseln auf der hohen See zu Gesichte, welche mir von den erstern in West gen Norden zu liegen schienen. Alle diese Inseln sind nichts anders, als steile und unersteigliche Felsen. Ich setzte meinen

Lauf

Lauf nach Nord gen Osten fort, um den Berg Jökel aufzusuchen, und mich hernach unter die Landspitze Bredevick zu begeben, wo sich alle Fischerfahrzeuge versammlet hatten.

Den 4ten legte ich mich in der Bay Patriksfiord vor Anker, wo ich mich einige Tage aufhielt, um den französischen Fahrzeugen allen Beystand zu leisten, dessen sie benöthiget waren. Ich übergehe hier die Kennzeichen dieses Ankerplatzes, und alles, was man davon anführen kann, weil ich dessen schon Erwähnung gethan habe. Nachdem ich acht Tage vor Patriksfiord zugebracht hatte, so machte ich mich fertig, nach Bergen in Norwegen zu gehen, um daselbst auf einen Monat Lebensmittel einzunehmen. Ehe ich aber die westliche Seite von Island verlasse, scheinet es mir nicht unbillig zu seyn, von Grönland, dem Island am nächsten gelegenen Lande, etwas zu sagen.

Beschreibung von Grönland.

Wir haben von Grönland nur unvollkommene Nachrichten. Einige Erdbeschreiber haben dieses Land bisher für eine Insel angesehen; andre haben es für eine Halbinsel gehalten. Es ist selbiges zuerst von einem gewissen Gunbiörn gefunden, und im Jahre 982 von einem gewissen

sen Erik, mit dem Zunamen der Rothkopf, welcher von Island dahin kam, noch weiter entdeckt worden. Die grünen Trifften, die er daselbst fand, bewogen ihn, diesem Lande den Namen Grönland, welcher ein grünes Land bedeutet, zu geben. Er fand Wilde daselbst, welche vermuthlich von Amerika dahin gekommen waren, von deren Ursprunge man aber nichts gewisses weis. Als der König von Norwegen von dieser Entdeckung Nachricht erhielt, so schickte er eine Colonie und christliche Glaubenslehrer dahin. Im Jahre 1256 empörten sich die Grönländer wider den König Magnus; aber er brachte sie im Jahre 1261 mit Hülfe der Dänen wieder unter seine Gewalt. Die schwarze Pest, welche alle Nordländer verwüstete, unterbrach die Fahrt nach Grönland, und dieses Land ward länger als zwey Jahrhunderte gänzlich vergessen. Martin Forbisher lief im Jahre 1576 von England aus, in der Absicht, Grönland aufzusuchen; aber das Eis ließ ihn daselbst nicht eher an Land kommen, als im Jahre 1577. Er gab seinen Namen einer unter dem 63sten Grade der Breite gelegenen Meerenge. Im Jahre 1585 gieng Johann Davis

weiter

weiter nordwärts, und gab gleichfalls seinen Namen einer Meerenge, die er entdeckte. Christian IV. schickte im Jahr 1605 drey Schiffe dahin, welche eine Handlung mit den Grönländern anfiengen, und deren fünf mit nach Kopenhagen brachten, die aber vor Betrübniß, von ihrem Vaterlande entfernt zu seyn, daselbst starben. Im folgenden Jahre schickte er abermal fünf Schiffe dahin; und 1616 ließ eben dieser König den Schiffskapitain Munk mit zwey Schiffen nach der Hudsonsbay auslaufen, um von der Nordwestseite eine Durchfahrt zu suchen. Dieser Capitain Munk war es, der dem Vorgebirge, welches die südliche Spitze von Grönland ausmacht, den Namen Farewell gab, welches nach dem Englischen so viel heißt, als Lebewohl. Im Jahr 1636 schickten Kaufleute von Kopenhagen zwey Schiffe nach der Meerenge Davis, welche mit den Grönländern handelten und viel Goldstaub mit zurückbrachten. Man weis nicht, aus was für einer Ursache diese Handlung von den Dänen noch einmal bis 1718 ist verabsäumet worden, da ein Prediger voll geistlichen Eifers vom Könige die Erlaubniß erhielt, sich mit seiner ganzen Familie nach Grönland

land zu begeben. Dieser Mann hieß Egede, und alle Grönländer, denen er das Evangelium predigte, hatten die größte Hochachtung für ihn. Im Jahre 1731 ließ der König von Dänemark alle seine Unterthanen, die er in Grönland hatte, zurückkommen. Egede allein blieb mit seiner Familie daselbst. Im Jahre 1734 schickte der König wieder dahin; und heutiges Tages wird die Handlung nach Grönland von der allgemeinen Handelsgesellschaft in Kopenhagen unterhalten, welche jährlich drey Schiffe dahin schickt.

Die Küsten von Grönland.

An den Küsten von Grönland ist es, wegen der Klippen und Eisberge, welche sie umringen, sehr schwer an Land zu kommen. Man behauptet so gar, die Straße Forbisher wäre heut zu Tage so sehr mit Eis angefüllt, daß man zweifle, ob iemals eine Meerenge da gewesen sey. Die östliche Küste von Grönland, welche Island gegenüber liegt, ist ganz und gar unzugänglich, und zwar wegen des Treibeises, welches von Spitzbergen herkommt, und bisweilen so gar die Straße zwischen Island und Grönland verstopfet, welche doch ohngefähr fünf und dreyßig Meilen breit ist. Und dieses hat man

unter andern 1766 gesehen, da die Fischerfahrzeuge niemals bey dem Nordervorgebirge vorbeysegeln konnten.

Landesbeschaffenheit.

Das Clima von Grönland ist kalt, und das Wetter ist sehr unbeständig und veränderlich. In den Thälern bestehet das Erdreich aus Morästen und Torferde, und die Berge sind nichts anders, als steile Felsen, welche mit Schnee und Eis bedeckt sind. Man findet daselbst mehr Bäume, als auf Island. Es giebt auch in Grönland verschiedene Amianthberge. Man findet hier sehr kleine weiße Hasen, und Rennthiere, welche aber keine Aehnlichkeit mit den lappländischen Rennthieren haben. Die Füchse sind hier grau, weiß und blau. Man siehet hier auch Bäre, welche aber den Bären andrer Länder gar nicht ähnlich sind; sie sind weit schmächtiger und behender. Man findet hier keine andre Landvögel, als die, welche von den Isländern Rypers genennet werden; und diese nisten in den höchsten Felsen. Hingegen giebt es hier, so wie in Island, sehr viel Wasservögel. Die Ströme sind voll von Forellen und Lachsen, und an den Küsten fängt man überhaupt viel Fische und Wallfische.

Die

Von den Einwohnern.

Die Grönländer sind von Person klein, dick und fett. Sie haben alle schwarzes Haar, und ein rothes und bräunlichtes Gesichte. Sie sind dem Hirnschnupfen, dem Scharbocke, den Augenkrankheiten und Brustbeschwerungen unterworfen. Sie wissen nichts von Aerzten und Wundärzten. Sie haben Priester, die bey ihnen die Stelle der Wahrsager, der Gelehrten und Aerzte vertreten. Sie halten selbige in großen Ehren, und befragen sich oft bey ihnen. Die Sprache der Grönländer hat viel Aehnlichkeit mit der Esquimaux ihrer, welche in Nordamerika wohnen. Ihre Kleider machen sie von den Federn der Vögel, und von den Fellen der Rennthiere und Seehunde, welche sie mit Därmen zusammennähen. Die Grönländer haben Hütten für den Winter und Zelte für den Sommer. Ihre Hütten sind wie die Hütten der Armen unter den Isländern; und die Zelte für den Sommer sind von Seehundfellen gemacht. Die Grönländer essen den Tag nur einmal, nämlich Abends. Ihre Speisen sind Hasen, Rehe, Seehunde, mancherley Vögel und Fische; und sie trinken nichts als Wasser. Man darf weder Künste noch Wissenschaften bey den

Grönländern suchen. Ihre Waaren bestehen in Speck und Bärten von Wallfischen oder Fischbein, in Einhornhörnern, in Fuchsbälgen und Fellen von Rehen, Rennthieren und Seehunden. Sie tauschen sich dagegen Hausgeräthe, Leinwand und andre nöthige Sachen ein. Endlich haben diese Leute auch eine Art von Religion, und sie erkennen ein höchstes Wesen. Sie glauben, daß die Seelen der Verstorbenen in den Himmel auffahren und daselbst auf die Jagd gehen, und daß die Leiber in der Erde bleiben und verfaulen. Die Weiber werden lebendig begraben, wenn man siehet, daß sie nicht lange mehr werden leben können.

Fischfang und Schifffahrt der Grönländer.

Dieses ist das Wichtigste von der Geschichte und den Sitten der Grönländer: es ist noch übrig, von ihrer Art zu fischen und auf der See zu fahren, wie auch von der Einrichtung ihrer Fischerfahrzeuge etwas zu gedenken. Die Jagd und der Fischfang sind die ganze Beschäfftigung der Grönländer. Sie fischen in Seeen, in Flüssen und Bächen; die vornehmste Fischerey aber geschiehet im Meere, wo sie Wallfische, Einhörner, Seehunde, Stockfische und andre Fische fangen, welche an ihren Küsten im Ueberflusse

sind.

sind. Ihre Angel waren ehemals von Knochen gemacht; heut zu Tage aber haben sie eiserne, die ihnen von den Dänen gebracht werden. Ihre Netze sind aus kleinen und schwachen Riemen von Wallfischbärten gemacht, sie pflegen sich auch Wurfgarne von gestrickten Sehnen von Dammhirschen zu machen. Die Harpune, deren sie sich bedienen die Wallfische zu fangen, ist mit einer krummgebogenen Spitze von einem Knochen, oder mit einem gespitzten Steine, besetzt. Einige haben auch eiserne Harpunen, welche sie für Thran, oder Schmalz, von den Dänen kaufen. Weil diese armen Leute wenig Holz und Eisen haben, so gebrauchen sie die Vorsicht, in der Mitte von jeder Harpune, die sie auswerfen wollen, eine mit Luft gefüllte Seehundsblase anzubinden, damit die Harpune auf dem Wasser schwimmen könne und nicht verloren gehe, wenn sie etwa den Fisch nicht erreichen, oder von ihm wieder abfahren sollte. Sie binden auch dergleichen Blasen oder Ballons an das äußerste Ende der Harpunen, um zu verhindern, daß der Fisch, wenn er getroffen ist, nicht untertauche. Diese List war ehemals bey den Fischern im atlantischen Meere schon bekannt, wie

uns Oppian im fünften Buche seines Fischergedichtes, V. 177. erzählt. „Sie werfen," sagt er, „dem untertauchenden Fische sogleich große „vom Athem der Menschen aufgeblasene und „an Seile gebundene Säcke nach." Die Pfeile, deren sich die Grönländer bedienen, sind gleichfalls mit gespitzten Knochen oder Steinen versehen; und sie üben sich von ihrer zartesten Kindheit an, mit dem Bogen zu schießen. Die Einwohner der neuen Insel im Südmeere, auf welcher der Herr von Bougainville erst kürzlich an Land gewesen ist, bedienen sich, weil sie kein Eisen haben, gleichfalls der Knochen, ihre Pfeile zu besetzen, der Muschelschaalen, sich Messer zu machen, und schneidender Steine, Bäume zu fällen. Dergleichen Beyspiele beweisen, daß die Nothwendigkeit eine Mutter der Geschicklichkeit, und daß diese Geschicklichkeit überall die nämliche ist. Die Kähne oder Fahrzeuge, in welche sich die Grönländer setzen, wenn sie auf den Fischfang gehen, sind von etlichen hölzernen Stangen zusammengesetzt, welche sie durch kleine, von einer Weite zur andern mit schwachen Riemen von Wallfischbärten befestigten Queerbalken, verbinden. Sie sind mit Seehundfellen

bedeckt,

bedeckt, gefüttert oder überzogen, welche in Ermangelung des Zwirns mit Sehnen zusammengenähet werden; die Nähte aber werden ganz fett eingeschmiert, damit kein Wasser durchdringen könne. Diese Kähne sind von verschiedenen Größen. Es giebt welche, die bis zwanzig Personen, nebst ihren Waffen und Geräthe, und eine ansehnliche Last Fische oder Wallfischfett tragen können. Auf diesen Kähnen haben sie ein Seegel, welches aus aufgeschnittenen, getrockneten und an den Seiten zusammengenähten Wallfischdärmen gemacht ist. Die Geschichtschreiber erzählen uns, daß diese Art der Schifffahrt bey allen Völkern, die man angetroffen hat, gemein gewesen ist. Scheffer hat in seinem Werke *de militia nauali veterum* verschiedene Beweise davon beygebracht. Man kann auch hierüber das *Musaeum reg. Danicum* und die Schriftsteller nachschlagen, welche Hasäus in seiner Streitschrift *de Leuiathan Jobi* anführt. Ich habe gesagt, daß die Grönländer weder Künste noch Wissenschaften besitzen; und sie können auch in der That nicht weiter zählen, als bis auf ein und zwanzig. Ihre Zeit rechnen sie nach deu Mondveränderungen;

 und

und nach dem Laufe dieses Planeten pflegen sie auch die Zurückkunft der Wallfische und anderer Fische an ihre Küsten zu berechnen.

Den 15ten Junii machte ich mich vor Patriksfiord seegelfertig, um nach Norwegen zu gehen. Bey dieser Ueberfahrt habe ich die Tiefen erforscht und die verschiedenen Beobachtungen an den Shetlandinseln und Orkneys angestellt, die ich dem Leser mitgetheilt habe. Ich seegelte nach der Südseite von der Insel Fairhill, in den kleinen Trichter, und richtete alsdann meinen Lauf nach den Küsten von Norwegen.

Ansicht von Norwegen. Die Inseln Udsires oder Utsires.

Den ersten Julii früh bekam ich das Land zu Gesichte. Zu Mittage beobachtete ich die Höhe, fünf Meilen nordwärts in gerader Linie von den Klippen oder Inseln, die man Udsires nennet, und fand, daß diese Inseln auf dem Neptune 15 Minuten zu weit südwärts angesetzt sind. Auf den Udsires findet man Lotsen zu Führern durch die Gewässer von Bergen. Ich werde mich in keine umständliche Nachricht von der Beschaffenheit dieser Küsten einlassen; ich habe schon alles angeführt, was davon zu wissen nöthig ist. Um zwey Uhr Nachmittags, da ich

ich mich noch ohngefähr drey Meilen vom Lande befand, kamen norwegische Lotsen zu mir an Bord, welche mich laviren ließen, um die Einfahrt bey Roothholm *) zu erreichen. Aber der Wind, welcher ganz schwach aus Norden kam, legte sich Abends ganz und gar, und wir hatten die ganze Nacht durch eine Windstille.

Den 2ten früh um drey Uhr erhob sich der Wind ganz schwach aus Nordost, und war von einem dicken Nebel begleitet. Wir fuhren fort am Lande zu laviren, indem wir uns immer eine Meile von der Küste entfernt hielten; und um zehn Uhr, da sich der Himmel aufgeheitert hatte, liefen wir in die gedachte Straße bey Roothholm, wo ich im vorhergehenden Jahre durchgeseegelt war. Anstatt aber bis nach Ingeson hineinzufahren, wie wir auf unsrer ersten Reise gethan hatten, legten wir uns in dem Hafen von Brandsoom vor Anker, welcher von Ingeson westwärts liegt. Dieser Ankerplatz ist weit besser, als der zu Ingeson; er ist weit größer, und die Einfahrt ist viel bequemer. Die Einfahrt bey Brandsoom ist an einer Insel kennbar, welche in Gestalt einer Pastete vor

Der Hafen Brandsoom.

*) Diese Straße heißt auch Salmenfiord.

dem Eingange des Hafens liegt, und sehr gesund ist. Es können daselbst drey Kriegsschiffe in völliger Sicherheit vor Anker liegen. Das Meer ist hier allezeit ruhig, und man empfindet keinen Wind. Dieser Hafen, oder Kessel, ist zur Rechten, wenn man auf der Nordseite von Bommel durchgehet. Man kann mit allen Winden von Nordwest bis Osten daselbst einlaufen. Man wirft einen Anker funfzehn bis zwanzig Faden tief in einen kiesigten Boden, und läßt einen kleinen Anker mit einem Greling von dem Hintertheile, dem erstern südwärts, an Land bringen.

Den 3ten, als wir frischen Südwind nebst Regen und einen umwölkten Himmel hatten, brach ich Nachmittags um zwey Uhr von Brandsoom auf, um mich nach Bergen hinauf zu begeben. Nachdem wir drey bis vier Meilen zurückgelegt hatten, kam eine Windstille, und wir waren verbunden, mit allen unsern Ruderfahrzeugen buchsiren zu lassen, um einen Ankerplatz zu erreichen.

Den 4ten früh, als sich der Wind ganz schwach aus Südsüdwest erhob, gieng ich unter Seegel, und legte mich Nachmittags um zwey

Uhr

Uhr bey Bergen, an dem nämlichen Orte, wo die Fregatte la Folle gelegen hatte, vor Anker. Nachdem ich die Lebensmittel und Erfrischungen eingenommen hatte, deren ich benöthiget war, so reisete ich den 24sten Julii von Bergen ab, und lief durch die nordliche Straße aus, wie im vorhergehenden Jahre, um nach Island zu gehen.

Ansicht von Island.

Als ich den 30sten Abends nach meiner Rechnung zwölf Meilen südostwärts von Langanäs war, indem die Winde aus Norden kamen und von Nebeln begleitet waren, ließ ich das Senkbley auswerfen; aber ich fand keinen Grund, und ließ das Schiff mit den Seegeln gegen den Wind anhalten. Ich befahl überdies den Officieren von der Wache, so lange der Nebel anhielte, alle zwo Stunden das Bley auszuwerfen, und wenn er sich so weit zertheilte, daß sich der Horizont auf drey Meilen weit eröffnete, den Lauf nach Westnordwest zu nehmen.

Den 31sten früh um fünf Uhr sahen wir Land. Ich setzte meinen Lauf gerade fort, um mich demselben zu nähern; wir hatten dabey sehr schwachen Nordwind. Zu Mittage beobachtete ich die Polhöhe, und fand sie 66 Grad

26 Mi-

26 Minuten. Nachmittags sahen wir verschiedene Doggers oder Fischerfahrzeuge; und alle diejenigen, mit welchen ich redete, sagten mir, daß nichts Neues bey der Flotte vorgefallen wäre. Wir hatten sieben bis acht Tage schön Wetter, und diese wendete ich an, die Tiefen zu forschen, und Landgegenden zu beobachten.

Den 10ten August, als es sich anließ, stürmisch zu werden, entfernte ich mich von der Küste.

Den 12ten und 13ten hatten wir einen Sturmwind aus Südwesten auszuhalten; und das Meer war schrecklich. Ich blieb beständig unter eingezogenen Seegeln, und ließ bloß das große Seegel und die Focke aufgespannt; und bey dieser Einrichtung hielt sich mein Schiff vollkommen gut. Den 13ten und folgende Tage hatten wir beständig veränderliche Winde und Nebel. Weil ich endlich am 19ten sah, daß sich das Wetter nicht aufklären wollte, und weil die Jahrszeit ziemlich vorbey war, so änderte ich meinen Lauf, um die Shetlandinseln aufzusuchen, bey welchen ich die Höhe beobachtete.

Das Vorgebirge Boqueneß.

Als ich den 24sten nach meiner Rechnung funfzehn Meilen weit in Ostnordost von Boqueneß

neß war, so ließ ich das Senkbley auswerfen, und fand achtzig Faden Wasser auf einem schlammigten Grunde. Ich seegelte hierauf vier Meilen westnordwestwärts, und ließ das Bley zum andern Mal auswerfen; da ich denn siebenzig Faden auf einem mit Schlamm vermischtem Sandgrunde fand. Ich lief auf dem nämlichen Striche fort, und als ich vier Meilen ostwärts von der Mitte des Vorgebirges Boqueneß zu seyn glaubte, so konnte ich es noch nicht ansichtig werden. Ich warf das Bley und fand funfzig Faden Wasser auf einem feinen mit Schlamm vermischtem Sandgrunde. Hierauf ließ ich nach Süd gen Osten steuern, um die Doggerbank aufzusuchen; wobey wir sehr frischen Nordwind hatten. Weil der Gesichtskreis heiter war, da auch das Vorgebirge Boqueneß sehr hoch ist, und ich überdies mit Heringsfischern geredet hatte, die mir sagten, daß sie zwölf Meilen vom Lande wären, so wunderte ich mich sehr, daß ich dieses Vorgebirge nicht gesehen habe, und ich habe Ursache zu glauben, daß es weiter nordwärts liegt, als es auf der französischen Karte gezeichnet ist. Diese Karte setzet es unter den 57sten Grad 32 Minuten der Breite;

Breite; die holländischen Karten hingegen versetzen es nach 57 Grad 58 Minuten. Vor der Spitze von Boqueneß ist eine kleine Bank, welche die Holländer Ratterburg nennen. Während der Ebbe findet man über dieser Bank drey Faden Wasser; und es ist eine Durchfahrt von einer Meile zwischen dieser Bank und dem Lande. Auf der Südseite von Boqueneß siehet man eine Insel und verschiedene Felsen; und an dem Fuße dieser Felsen kann man zehn Faden tief Anker werfen, so daß man vor allen Nordwinden sicher liegt. Längst an diesen Küsten ziehen sich die Ströme südwärts.

Den 26sten zu Mittage erforschte ich die Tiefe an den Seiten der Doggerbank; und von dieser Zeit an hörte ich nicht auf, das Bley auszuwerfen, bis vor den Sandbänken von Ostende. Weil eine umständliche Beschreibung der verschiedenen Striche, die ich gelaufen bin, indem ich die Tiefen geforscht habe, allzu weitläufig und langweilig werden würde, so will ich nur die Meertiefen nebst ihrer Lage nach der Breite und Länge anführen.

Ver=

Verzeichniß der

Dogge

Faden.	B
26	Grauer S
21	Nämlicher
20	Nämlicher
18	Kies und
14	Nämlicher
15	Nämlicher
18	Nämlicher
18	Nämlicher
18	Nämlicher
17	Nämlicher
15	Nämliche
15	Nämliche
14	Feiner S
12	Feiner S
18	Nämliche
26	Feiner we-
28	Grober S
24	Nämliche
31	Schlamm
22	Nämliche
20	Nämliche
18	Feiner ro
25	Nämliche
20	Nämliche
17	Feiner w
22	Nämlicher
28	Feiner gr
25	Rother u
17	Nämlicher
19	Feiner S
20	Sand und

eobachtete
bweichung
er Magnet-
adel, 19
rad.

Ich habe so wohl die Doggerbank, als auch diejenigen Sandbänke, die von der erstern südwärts liegen, beseegelt, indem ich von einer Stunde zur andern die in der vorhergehenden Tabelle angeführten Meertiefen gefunden habe. Diejenigen Schiffe, die sich in dem Falle befinden, über die Doggerbank zu fahren, müssen sich, so viel als möglich, nach der Mitte der Bank halten. Denn auf der östlichen Seite sind die Ströme reißend, und führen in den Cattegat, oder die dänischen Gewässer; und auf der Westseite hat man nur acht bis neun Faden Wasser, welches oft Stöße von Wellen verursachet, die um so viel gefährlicher sind, weil der Grund aus grobem Kies und kleinen Steinen bestehet. Auf der Südseite von der Mitte der Doggerbank findet man fünf und zwanzig bis dreyßig Faden Wasser, auf einem schlammigten Sandgrunde; und zehn Meilen gleichfalls südwärts von der Mitte der Doggerbank ist das Wittewater, oder die weiße Bank. Der Grund bestehet daselbst aus weißem Sande, und man findet sechszehn bis siebenzehn Faden Wasser. Fünf Meilen ostwärts von dieser Bank findet man eine andre Bank, Namens Welle, deren

Nachricht von der Fahrt bey der Doggerbank.

deren Grund aus Steinen bestehet; auf dieser Bank hat man achtzehn Faden Wasser. Westwärts von dieser Bank wird der Grund, welcher aus gelbem Sande und schwarzem Kies besteht, immer tiefer bis auf zwey und zwanzig Faden. Ein wenig weiter hinunter sind die Bänke Lemmon höchst gefährlich. Während der Ebbe ist über diesen Bänken nur ein Faden oder fünf Fuß Wasser. Es gehen daselbst alle Jahre viele Schiffe zu Grunde. Die Mitte von den Lemmonbänken ist ohngefähr nordnordostwärts in gerader Linie von Yarmouth. Man muß sich auch vor den Bänken von Yarmouth hüten. Aus allem, was ich bisher angeführt habe, siehet man, daß die Westseite von der Doggerbank höchst gefährlich ist. Bey einer Windstille wirft man auf der Doggerbank Anker, um den Fluthwechsel zu erwarten. Die Fischerfahrzeuge von Dünkirchen, welches Schiffe von ohngefähr fünf und dreyßig Tonnen mit Verdecken sind, legen sich daselbst zu allen Zeiten vor Anker; sie lassen drey hundert Faden vom Kabeltau ablaufen, und müssen oft die heftigsten Windstöße vor Anker aushalten. Es gehen auch bisweilen einige durch folgenden Zufall un-

ter.

ter. Indem die Fahrzeuge hin und her getrieben werden, so laufen sie vermittelst dieser Bewegung gegen den Anker; wenn sie nun queer über wieder umwenden, und das Ankerseil unter den Kiel kommt, so werden sie bisweilen umgeworfen.

Den 28sten August, früh um drey Uhr, nachdem ich das Bley ausgeworfen, und vier und zwanzig Faden Wasser auf einem sandigten Grunde gefunden hatte, indem ich mich zugleich mitten unter den ersten Sandbänken vor Flandern befand, warf ich einen kleinen Anker, um den Fluthwechsel abzuwarten. Als aber um sechs Uhr die Winde frisch aus Ostsüdost kamen, so gieng ich wieder unter Seegel, und richtete meinen Lauf nach Südsüdwest. Um neun Uhr erblickte ich die Thürme von Ostende, welche mir in Süd gen Westen lagen, in einer Entfernung von fünf Meilen. Ich fuhr fort südsüdwestwärts zu seegeln, weil sich die Fluth mit aller Gewalt ostwärts erhob. Zu Mittage hatte ich die gedachten Thürme zwey Drittheile einer Meile weit in Süden. Ich ließ drey Kanonenschüsse thun, um die Lotsen zu rufen, welche zauderten, zu mir an Bord zu kommen, und

um halb ein Uhr lief ich durch die Dämme des Hasens. Die Fluth fieng an aus dem Hafen wieder abzulaufen, welches mich der Gefahr aussetzte, auf einer Sandbank unterzugehen, die man zur Rechten hat, wenn man innerhalb durch die Dämme hinein kommt. Zum Glücke kam eine Schaluppe aus dem Hafen, welche geschwind ein Tau zur Befestigung nach den Pfeilern des östlichen Dammes, oder auf die linke Seite des Einganges, brachte. Wenn man von Norden kommt, um das Land bey Ostende aufzusuchen, so erblicket man zuerst zween Thürme, von denen der stärkste, welcher ein gespitztes Dach hat, der Thurm von der Hauptkirche ist. Der andre, der oben in eine Gallerie auslauft, ist der Thurm des Rathhauses, auf welchem sich die Stadtuhr befindet. Will man sich dem Lande nähern, so muß man diese beyden Thürme einen hinter den andern nehmen, bis man das Baak erblicket, welches am westlichen Ende der Queerbank vor dem Hafen ist, und auf welchem sich eine kleine rothe Flagge befindet; und dieses läßt man zur Linken. Hierauf arbeitet man nach dem östlichen Damme, welcher der sicherste ist, und an welchem man so wohl beym Einlaufen, als

Anmerkungen über den Einlauf bey Ostende.

als bey dem Auslaufen nahe vorbeyseegeln muß. Man gehet bey vollem Meere über den Stroom und über die Querbank. Das Meer steigt auf diesen beyden Bänken achtzehn Fuß hoch. Ein dazu verpflichteter Lotse pflegt vermittelst einer kleinen blauen Flagge, die er bey halber Fluth aufsteckt, das Zeichen zu geben, daß kleine Fahrzeuge einlaufen können. Hingegen steckt er eine große blaue Flagge auf, in welcher man einen Adler siehet, wenn er großen Schiffen zu verstehen geben will, daß sie in den Hafen kommen können. Wenn keine Flagge aufgestecket wird, so ist es ein Merkmaal, daß das Wasser nicht hoch genug ist; und in diesem Fall muß man sich entschliessen, wenn volles Meer ist, entweder nach der hohen See wieder umzuwenden, oder sich vor Anker zu legen. Man kann so wohl auf der Rhede oder am Fusse des Strooms, als westnordwestwärts von der Queerbank, sechs bis sieben Faden tief auf einem sandigten Grunde Anker werfen. Das Meer steigt bey Ostende in den Voll- und Neumonden neunzehn Fuß, und vierzehen Fuß in den todten Wassern. Bey der Ebbe bleiben über dem Stroom sechs bis sieben Fuß Was-

ser; und das Mittel, demselben auszuweichen, ist dieses, daß man zwischen den beyden Thürmen eine Oeffnung behalte, die so groß ist, als die scheinbare Breite des größern dieser Thürme, welchen man ostwärts haben muß. Auf der östlichen Spitze der gedachten Bank bleiben drey Faden Wasser. Auf der Barre oder der Queerbank bleiben nur drey Fuß, und ein wenig ostwärts von dem Damme, am Ende der Säulen oder Pfeiler, so gar nur zwey Fuß Wasser. Wenn man in den Hafen von Ostende einlaufen will, so muß man endlich auf die Stunde des Fluthwechsels Achtung geben, welcher im Neumond und Vollmond in dem Hafen zwölf Stunden, auf denen in der hohen See befindlichen Sandbänken aber nur drey Stunden beträgt. Man muß überdies merken, daß sich die Fluth mit Ungestüm ostnordostwärts wendet; deßwegen muß man innerhalb des östlichen Dammes das Steuerruder ein wenig brauchen, und das Schiff durch die Winde regieren. Der Eingang in den Hafen oder durch die Dämme, hat den Strich von Südsüdost nach Nordnordwest; wenn man aber bey der zur Rechten der Einfahrt befindlichen Bank vorbey ist, so macht

der

der Hafen eine Krümmung nach Südsüdwest. Wenn man genöthiget ist, ohne Lotsen in den Hafen einzulaufen, und wenn man zugleich starken Wind hat, so muß man bereit seyn, vom Backbord einen Anker auszuwerfen, so bald man bey der am Eingange des Hafens befindlichen Bank vorbeygeseegelt ist, und das Schiff südsüdwestwärts gerichtet hat. Denn, wenn man nicht ankern wollte, so würde man vom Strome auf den schlammigten Grund an der innersten Seite des Hafens mit fortgerissen werden.

Der Hafen von Ostende.

Der Hafen von Ostende ist für jedes Schiff unter vierzig Kanonen sehr bequem. Allein er wird von Tage zu Tage mehr angeschlemmt; besonders aber, seitdem man einen Damm gemacht hat, um die Ueberschwemmung des St. Catharinenpolders zu verhindern, welcher ohngefähr 2500 Acker nunmehr sehr wohl angebauten Landes beträgt. Man kann in dieser ehemals überschwemmten Flur den schönsten Wasserkessel von der Welt anbringen, wenn man eine Schleuße in der Mitte des Dammes macht, der vor dreyßig Jahren ist aufgeführet worden, um der Ueberschwemmung zu widerstehen. Die Einwohner von Ostende könnten

ihren Hafen räumen und ausgraben, so tief als sie wollten, und zwar vermittelst des Wassers, welches sie bey steigender Fluth in das Sandfort ablassen können. Und was die Bank anbelangt, die sich innerhalb der Hafendämme zur Rechten des Einganges befindet, so ist es sehr leicht sie wegzubringen, wenn man an dem östlichen Damme ein Seitenwerk (épi) anlegte, um die Richtung der Fluth durch einen zurücklaufenden Winkel zu verändern, der dem einfallenden gleich wäre. Das Wasser der schönen Schlickerschleuße würde alsdann hinlänglich seyn, diese Bank wegzuspülen, ob sie gleich sehr weit entfernt und höchst schlecht angebracht ist. Wenn man diese Schleuße näher an dem Kaufmannshafen, bey der Mündung des Brügger Canals angebracht hätte, so hätte man ihn nicht nur brauchbarer gemacht, sondern auch zugleich in bessern Vertheidigungsstand gesetzt; da sie hingegen an dem Orte, wo sie ist, sehr wenig beyträgt, den Hafen zu reinigen, und die Beschützung wider einen Feind schwer macht.

Die Stadt Ostende.

Die Stadt Ostende ist klein, aber sehr artig. Sie ist durch die Kriege in den Niederlanden sehr berühmt worden. Ihren Namen hat

hat diese Stadt unstreitig von ihrer Lage. Denn da sie an dem äußersten Ende von Flandern gegen Morgen gelegen ist, so hat man ihr den Namen Ostende gegeben, welcher von den beyden Worten Ost und Ende zusammengesetzet ist, so, daß er das Ende von der Ostseite anzeigt. Die Stadt Ostende hat sich sonderlich durch die Belagerung berühmt gemacht, die sie im Jahre 1601 wider den Erzherzog ausgehalten hat. Diese Belagerung, welche drey Jahr gewähret hat, fieng sich 1601 im Monat Julii an; und die Stadt capitulirte erst 1604 im Monat September. Während gedachter Belagerung sind sieben Feldmarschälle geblieben; ferner funfzehn Obristen; fünf hundert und fünf und sechszig Hauptleute; eilf hundert und sechs und sechszig Lieutenants; drey hundert und zwey und zwanzig Fähndrichs; vier tausend neun hundert und eilf Feldwebels; neun tausend ein hundert und sechs und sechszig Corporals; sechs hundert und zehn Gefreyte; vier und funfzig tausend drey hundert und siebenzig Gemeine; sechs tausend und eilf Matrosen; eilf hundert und sechs und neunzig Weiber und Kinder: welches zusammen über acht und siebenzig tausend Menschen

ausmacht. Man hat erst im Jahre 1572 angefangen, Ostende zu befestigen. Dennoch aber war diese Stadt schon viele Jahrhunderte vorher bekannt. Denn man siehet aus der großen Chronik von Flandern, daß Robert von Friesland, zehender Graf von Flandern, im Jahre 1093 gestorben ist, nachdem er 22 Jahr regieret, und dem heiligen Petro zu Ehren dreyßig Kirchen erbauet hat, unter denen die erste zu Ostende ist aufgeführt worden. Der Auszug der Chronik von Flandern *) gedenket auch der Stadt Ostende bey Gelegenheit Philipps Elsaten, des sechszehenden Grafen von Flandern, der 1191 gestorben ist, und achtzig vornehme Normänner, welche einige seiner Gemahlinn, einer Prinzessinn von Portugall, gehörigen Schiffe weggenommen hatten, hat henken und längst an der Küste von Blankenberg bis nach Ostende auf Räder legen lassen. Zur Zeit Philipps von Elsaß hat man an der Küste bey Ostende ein Meerwunder gefunden, welches vierzig Fuß lang gewesen, und acht starke Füsse gehabt hat. Jacob Marchantiers sagt in

*) Im 23sten Kapitel S. 30.

in seiner Beschreibung von Flandern, im ersten Buche Seite 79, indem er von diesem Wunderthiere redet, daß es gewesen wäre *rostro aquilino, crista gladiata.* Der Ausdruck *crista gladiata* läßt mich beynahe vermuthen, daß dieses Thier vielleicht ein Schwerdfisch von einer besondern Art gewesen sey.

Abreise von Ostende.

Nachdem ich mein Schiff vor Ostende hatte ausbessern lassen, und meine Mannschaft mit Erfrischungen versorgt hatte, so machte ich mich den 12ten September fertig, meinen Weg nach Brest fortzusetzen.

Den 13ten zu Mittage lief ich mit guten frischen Ostwinden und bey trübem Wetter aus dem Hafen, indem ich nahe bey dem östlichen Damme vorbey seegelte. Als wir ausserhalb der Dämme waren, so richteten wir unsern Lauf westwärts, um auf der Südseite des Baaks zu bleiben, welches das äußerste Ende der vor dem Hafen befindlichen Bank bezeichnet. Nachdem wir bey diesem Baak vorbey waren, so steuerten wir von Westnordwest nach Westsüdwest, indem wir an der Küste in einer Entfernung von drey Viertelmeilen bis vor Nieuwport hinfuhren, welchen Ort wir umseegelten, indem wir

uns ein wenig weiter vom Lande entfernten. Um vier Uhr nahmen wir den Lauf nach Süden, um der östlichen Spitze des Braecks auszuweichen, und den Eingang in die Rhede von Dünkirchen von der Ostseite zu erreichen. Wenn man sich von der Ostseite des Braecks auf der hohen See befindet, und sich dem Lande nähern will, um in den Canal zu kommen, so muß man den St. Catharinenthurm in gerader Linie vor den beyden bergischen Thürmen haben, iedoch so, daß die bergischen Thürme ein wenig ostwärts von dem St. Catharinenthurme bleiben, welches der einzige Thurm ist, den man in dieser Gegend auf der Küste siehet. Weil ich aus der Meertiefe, welche immer zunahm, abnehmen konnte, daß wir bey der östlichen Spitze des Braecks vorbey geseegelt waren, und uns in der Einfahrtsstraße nach der Rhede befanden, so steuerten wir unter dem Vormarsseegel nach Nordwest und Nord gen Westen, um unsern Ankerplatz aufzusuchen. Um halb fünf Uhr ließen wir den Anker sieben Faden tief in einen schlammigten Sandgrund fallen, und gabelten uns ostwärts und westwärts an, in einem nämlichen Meergrunde und einer nämlichen Tiefe.

Nach-

Nachdem ich angegabelt war, so fand ich, daß ich die Risbank in Süd gen Westen, und den Thurm von Dünkirchen in Süden hatte. Es ist hierbey nicht zu vergessen, daß man eine weit bequemere und sichere Straße hat, von Ostende nach Dünkirchen zu gehen, besonders für ein Fahrzeug von der Gattung der Hirondelle, als diejenige war, die wir gewählt hatten. Es kommt nur darauf an, daß man an der Küste in einer Entfernung von einer Viertelmeile hinfahre, und sich bemühe, die vor dem Eingange von Nieuwport befindliche Bank zu umseegeln.

Anmerkungen über die Rhede vor Dünkirchen.

Die Rhede vor Dünkirchen ist gut, weil sie wenig Wasser *) und einen festen und haltbaren Grund hat. Diese Rhede kann die größte Kriegsflotte fassen. Sie wird nur von einer Sandbank gesperret, welche der Braeck genennet wird, auf der bey der Ebbe nur ein Faden hoch Wasser bleibt, und die so gar an verschiedenen Orten ganz trocken wird. Die Winde, die man auf dieser Rhede am meisten zu fürchten hat, sind die, welche aus Westnordwest bis Nord-

ost

*) Man ankert daselbst sechs bis neun Faden tief.

oft kommen. Das Meer gehet oft daselbst sehr hoch, besonders wenn der Wind von Westnordwest wehet, weil die über einander schlagenden Meereswellen durch die westliche Straße eindringen. Dieser Wind ist vor allen andern im Stande zu machen, daß die Anker schleppen, und die Kabeltaue zerreißen, besonders bey steigender Fluth, weil alsdann die Schiffe nicht nur die Macht des Windes, sondern auch zu gleicher Zeit die Heftigkeit der Fluth auszuhalten haben.

Die Stadt Dünkirchen ist wegen ihres Alterthums, wegen ihres Hafens und wegen ihrer verschiedenen Schicksale berühmt. Ohngefähr sechszig Jahr vor der christlichen Zeitrechnung hießen die Völker, welche die Küsten der See, da, wo Dünkirchen liegt, bewohnten, *Diabintes.* Dieser lateinisch gemachte Name hat seinen Ursprung aus der teutonischen Sprache, nach welcher er eigentlich geschrieben wird: Die Hap-Inden, das heißt: *nauigantes in portu securis formae*, oder Leute, welche in einem Hafen schiffen, der die Gestalt eines Beiles hat. Ihre Nachbarn waren die Moriner, das heißt, die Einwohner von Boulogne, von Calais, St. Omer, Terouane und Aire.

Die

Die Einwohner hingegen von Wynoxberge, Hondeschoote, Veurne, Dixmuyden und Nieuwport hießen Menapier. Diese drey Völker giengen zugleich mit den Nerviern, ihren Bundsgenossen, dem Cäsar entgegen, als er die Gallier bekriegte, und lieferten ihm an den Ufern der Sambre eine Schlacht. Der Ausgang derselben blieb lange unentschieden, und Cäsar hätte sie nicht gewonnen, wenn ihm nicht während des Treffens ein ansehnliches Corps zu Hülfe gekommen wäre. Demungeachtet verlor er so viel Leute dabey, daß er diese Völker erst einige Jahr hernach bezwingen konnte, da er ihnen eine zwote Schlacht lieferte, in welcher sie eine gänzliche Niederlage erlitten. Sie flohen in die Gebüsche, und vertheidigten sich in denselben zwey Jahr hindurch auf das herzhafteste, ehe sie bezwungen wurden. Nachdem sie Cäsar unter seine Gewalt gebracht hatte, so ließ er den Corvinus als Statthalter über sie zurück. Die Römer erbaueten verschiedene Festungen, und unter andern Cassel, sechs Meilen von Dünkirchen, mitten im Lande, wo der Statthalter von den Niederlanden seinen Sitz hatte. Das Dorf Mardyk, woraus man in der Folge eine

sehr

sehr gute Festung gemacht hat, liegt ohngefähr anderthalb Meilen westwärts von Dünkirchen; und von selbigem sind verschiedene Läger und Schlachten benennet worden. Dieses ist der ehemals berühmte *portus Iccius*, dessen Cäsar in seinen Tagebüchern gedenket, und von welchem es, nach der Meinung einiger Schriftsteller, so gar den Namen behalten hat, als ob es nämlich anfangs la *Mer d'ick*, oder *Mare Diccium*, geheißen hätte. Herr Chifflet hat einen Grundriß und eine sehr weitläufige Beschreibung von diesem Orte herausgegeben. Er sagt, der größte Theil dieses Landes wäre zu Cäsars Zeiten mit Waldungen bedeckt und in andern Gegenden überschwemmt gewesen; und es wären nur einige Dämme, oder über die Moräste erhöhte Wege daselbst gewesen, die nach den Seehafen geführt hätten. Der ansehnlichste unter denselben wäre der Hafen Dick oder *Diccium* gewesen, welcher der jenseitige oder äußere Hafen wäre genennet worden. Das Meer erstreckte sich damals bis an einen Flecken, Namens Cithieu, bey welchem der innere oder diesseitige Hafen, *portus CITERIOR*, war, woraus der Name Cithieu ist gemacht worden.

Dieser

Dieser Flecken ist nachher St. Omer genennet worden, und zwar nach dem Namen eines Bischofs von Terouane, welcher daselbst eine Kirche und verschiedene Häuser hatte bauen lassen, um einige arme Leute aus seinem Kirchsprengel daselbst zu versorgen, und ihnen durch den Handel bey diesem Hafen Lebensunterhalt zu verschaffen. Weil nun die Gebeine dieses Heiligen nach seinem Tode nach Cithieu waren gebracht worden, so hat man der Kirche und der in der Folge dabey erbauten Stadt seinen Namen beygelegt.

Der heilige Victricius', Bischof von Rouen, ist der erste gewesen, der auf den Küsten von Dünkirchen im Jahre 396 die christliche Lehre verkündiget hat. Die letzten Römer sind von Meroveus verjagt worden, welcher diese Provinz im Jahre 450 der fränkischen Regierung unterwürfig gemacht hat. Im Jahre 646 kam der heilige Eloi dahin, das Evangelium zu verkündigen, und hielt sich einige Zeit daselbst auf, wodurch die Zahl der Neubekehrten gar sehr vermehrt wurde. Er ließ hierauf eine ziemlich große Kirche in den Dünen bauen, wo sich schon seit langer Zeit eine Menge Fischer

und

und arme Leute niedergelassen hatten. Dieser Ort ward bald darauf von den Christen aus den umliegenden Gegenden besucht; und man gab dieser Kirche und der Stadt, welche nach und nach aus diesem Orte erwachsen ist, den Namen Dünkerke. Das Wort Kerke bedeutet in der teutonischen Sprache, von welcher die flamändische abstammet, einen Tempel, oder Kirche. Man belegte also diesen Ort mit einem aus den zwey Worten, Düne und Kerke zusammengesetzten Namen, und nach einer kleinen Abkürzung hat man Dünkerke gesagt.

Die Niederlande wurden lange von Waldhütern, (*forestiers*) welche von den Königen in Frankreich waren eingesetzet worden, regiert. Im Jahre 864 war Balduin Waldhüter von Flandern oder von den Niederlanden. Nachdem selbiger Judith, eine Tochter Karls des Kahlen, entführt und geheyrathet, und dieser ihm so wohl die Entführung, als die Heyrath, vergeben hatte, so ward er der erste Graf von Flandern. Ihm zu gefallen geruhete der König dieses Land, jedoch als ein fränkisches Lehn, in eine Grafschaft zu erheben. Weil die Anzahl der Einwohner von Dünkirchen wegen

der

der Bequemlichkeit des natürlichen Hafens täglich zunahm, so ließ Balduin III. im Jahre 906 diesen Ort mit einer Mauer umgeben, um die Einwohner derselben wider die Streifereyen der Straßenräuber in Sicherheit zu setzen. Die Einwohner legten sich auf die Handlung und auf den Fischfang, und arbeiteten an der Verschönerung und an den Bequemlichkeiten des Hafens. Philipp von Elsaß ließ etliche Kriegsschiffe daselbst bauen, um sie nach dem gelobten Lande zu schicken. Im Jahre 1170 unterbrachen seeräuberische Normänner, welche größtentheils Edelleute waren, ihre Handlung, indem sie ihre Schiffe in dem Canal anhielten. Sie hielten auch die Prinzessinn von Portugall an und beraubten sie so gar, als sie sich zu Schiffe begeben hatte, um nach Flandern zu kommen und sich mit dem Grafen Philipp zu vermählen. Dieser letztere rüstete zu Dünkirchen eine große Flotte aus, welche er wider jene in See laufen ließ. Diese Flotte war so glücklich, sie alle gefangen zu bekommen und nach Dünkirchen zu bringen, wo sie zum Tode verurtheilet wurden, wie ich schon bey der Beschreibung von Ostende angeführt habe. Durch diesen Sieg erwarben

sich die Einwohner von Dünkirchen die Gnade ihres Herrn, welcher ihnen deswegen verschiedene Vorrechte und Freyheiten ertheilte.

Im Jahr 1232 ward Dünkirchen an Gottfried von Conde, Bischof von Cambray, unter der Bedingung verkauft, daß es nach seinem Tode wieder an den Grafen von Flandern zurückfallen sollte. Derselbe ließ den Hafen um vieles erweitern und tiefer machen, und überdies zween Hafendämme ziemlich weit ins Meer hinaus aufführen.

Nach der Zeit hat Robert von Bethüne Dünkirchen von der Grafschaft Flandern getrennt, und zu einer besondern Herrschaft erhoben, welche er seinem Sohne, Roberten von Cassel gab, der die Stadt mit einem Schlosse zierte, und den Stadtrath einsetzte. Er errichtete drey Gesellschaften von Armbrustschützen, von Bogenschützen und Büchsenschützen, um die Bürger in dem Gebrauche der Waffen zu üben und geschickter zu machen. Nachdem er ohne männliche Erben gestorben war, so vermählte sich seine einzige Tochter, Islande, mit dem

Herzoge

Herzoge von Bar. Durch diese Verbindung bekam Dünkirchen sein erstes Wappen.

Als sich die Einwohner von Gent im Jahre 1382 wider ihren Landesherrn empört hatten, so ruften sie die Engländer zu Hülfe, und bemächtigten sich der Stadt Dünkirchen. Allein, Karl VI. König in Frankreich, nahm sie in eben demselben Jahre wieder ein, und gab sie ihrem Herrn wieder.

Im Jahre 1403 wurden die durch diese Belagerungen beschädigten Mauern und Festungswerke wieder hergestellt, und die Graben um vieles tiefer gemacht.

Im Jahre 1436 nahmen die Engländer Dünkirchen ein.

Im Jahre 1440 bauete man eine Kirche an den Thurm, welcher kurz vorher war aufgerichtet worden, um theils einen Leuchtthurm, theils einen Glockenthurm von der Stadtkirche abzugeben.

Unter vielen großen Männern, welche in dieser Stadt das Licht der Welt erblickt haben,

 findet

findet man einen Niklas Vandehelle, einen großen Gottesgelehrten, welcher auf der Universität Loeven viermal Rektor magnificus gewesen, und einen Cornelius Schepper, einen großen Weltweisen und guten Staatsmann, welcher unter Franz dem Ersten Professor der Philosophie und Mathematik zu Paris gewesen ist. Er ward von Karl V. gebraucht, seine Angelegenheiten bey dem größten Theile der europäischen Regenten zu besorgen; er ward so gar zweymal von ihm zum Gesandten an den Sultan Soliman ernannt. Er ist von allen Gelehrten sehr hochgeschätzt worden.

Der Fischfang hat allezeit den vornehmsten Handlungszweig der Stadt abgegeben. Man zählte im Jahre 1532 auf fünf hundert Fliboote, oder Schiffe von funfzig bis sechszig Tonnen, welche alle in die nordischen Gewässer auf den Fischfang ausliefen. Ein jedes dieser Fischerfahrzeuge hatte unter den Netzen, die man ins Meer auszuwerfen pflegt, eines, welches das heilige Netz genennet wurde. Alle Fische, die in demselben gefangen wurden, verkaufte man als ein Kirchengut; und von dem daraus gezogenen

genen Gewinnste bauete man 1560 die Kirche wieder auf, die 1558 abgebrannt war.

In dem Kriege, den Frankreich im Jahre 1558 mit Spanien und England führte, kam der Marschall von Termes, und belagerte Dünkirchen mit siebenzehn tausend Mann. Es waren damals in dieser Festung nicht mehr, als vier hundert Mann Besatzung. Sie ward mit Sturm eingenommen und geplündert, und es ward eine große Menge Bürger dabey umgebracht. Wynoxberge hatte das nämliche Schicksal, und die Beute, die man in diesen Städten und in den umliegenden Gegenden gemacht hatte, war so erstaunend groß, daß man in dem französischen Lager eine Kuh für zwey bis drey Sols hingab. Man verkaufte damals acht und dreyßig Stück Rinder für einen Goldgülden. Man hatte so gar die Glocken zerschlagen, um sie stückweise fortzubringen. Nachdem die Feinde der Franzosen in der Gegend von St. Omer eine Armee zusammengezogen hatten, um die letztern anzugreifen, so ließ der Marschall von Termes, als er sich zurückziehen wollte, an verschiedenen Orten der Stadt Feuer

 anlegen,

anlegen, um dasjenige vollends zu verwüsten, was der Wut seiner Soldaten entgangen war. Die Kirche, die Klöster und fast die ganze Stadt wurden ein Raub der Flammen, so wie auch verschiedene mit Beute beladene Schiffe, welche von widrigen Winden in dem Hafen waren zurückgehalten worden. Nach diesen Unmenschlichkeiten machte er sich auf den Weg, um wieder zur Hauptarmee zu stoßen. Allein, der Graf von Egmont, General der spanischen Truppen, überfiel ihn mit funfzehn tausend Mann Soldaten und einer großen Menge Bauren, welche die Truppen des Marschalls von Termes niedermachten, und ihn selbst nebst den vornehmsten Officiers seiner Armee gefangen nahmen.

Im Jahr 1583 ward die Stadt Dünkirchen von den Holländern eingenommen, und in dem nämlichen Jahre von dem Herzoge von Parma wieder erobert, der den Hafen größtentheils wiederherstellen und viele Kriegsschiffe daselbst erbauen ließ. Unter andern wurden vierzehn von denselben von dem Viceadmiral von Wacken commandirt, welcher den Holländern viele Schiffe wegnahm. Im folgenden Jahre machten

ten die von diesen Schiffen unterstützten Kapers gleichfalls eine große Menge Prisen, die sie in dem Hafen aufbrachten, ob er gleich von einer holländischen Escadre blockirt war. Karl Dauwere und sein Sohn Johann waren die Häupter von diesen Kaperflotten. Sie waren beyde unerschrocken und sehr geschickt in der Steuermannswissenschaft; daher auch die holländische Escadre wieder abziehen mußte, welche viel kostete, ohne den geringsten Nutzen zu bringen. Um selbige Zeit erschien auch die spanische Kriegsflotte, welche die Unüberwindliche genennt wurde *), in dem Canal, wo sie durch einen Sturm zerstreuet ward. Viele Schiffe giengen in der See unter; andre strandeten an den Küsten von Frankreich und England, und der traurige Ueberrest dieser Flotte ward durch die

*) Diese Kriegsflotte bestund aus hundert und funfzig großen Schiffen, ohne die kleinern Fahrzeuge zu rechnen. Sie war bestimmt, England zu bekriegen, und wurde von dem Herzog von Medina Sidonia commandirt. Die Königinn von England versetzte so gar im Jahre 1588 die Juwelen ihrer königlichen Krone, um eine Flotte unter den Befehlen des Admirals Howards und des berühmten Franz Drakes auszurüsten.

Geschicklichkeit des Kapitains Michael Jacobsen, von Dünkirchen, eines vortrefflichen Seefahrers, glücklich nach Spanien gebracht. Unterdessen hörten die Einwohner von Dünkirchen nicht auf, Kapers auszurüsten, und sehr ansehnliche Prisen von den Holländern und Zeeländern aufzubringen. Diese Reichthümer zogen eine große Menge fremder Matrosen nach Dünkirchen. Die Holländer verdoppelten deswegen ihren Eifer, den Hafen von Dünkirchen zu blockiren, indem sie auf hundert Schiffe dahin schickten; wodurch sich aber die Kapers nicht abhalten ließen, mit Hülfe der Nacht und der Behendigkeit ihrer Fahrzeuge auszulaufen und in der Nordsee Prisen zu machen. Sie griffen sogar ein großes Kriegsschiff an, welches von dem Viceadmiral Anthonisen commandirt ward, der aber damals nicht auf seinem Schiffe war. Als sich der Commendant des Schiffes in Abwesenheit des Viceadmirals mast- und seegellos, die Hälfte seiner Mannschaft geschmolzen, und die Feinde schon bey sich am Bord sah, so legte er Feuer in die Pulverkammer und flog in die Luft, wodurch er zugleich den dünkirchischen Fahrzeugen großen Schaden that. Man befestigte die

Stadt

Stadt durch neue Aussenwerke, und die Streifereyen zur See wurden glücklich fortgesetzt. Im Jahre 1595 brachte ein einziger Kaper auf dreyßig Schiffpatrons von Flibooten und andern Fahrzeugen in den Hafen von Dünkirchen, welche letztern er sich begnügt hatte, für mehr als zweymal hundert tausend Livres, eine erstaunende Summe nach den damaligen Zeiten, wieder loszugeben. Ein andrer Kaper, Daniel von Koster, ward von der holländischen Flotte umringt, als er nach Dünkirchen zurückkam, nachdem er viele weggenommene Fahrzeuge für ein ansehnliches Lösegeld wieder frey gegeben hatte. Er kämpfte als ein Verzweifelnder, und setzte verschiedene holländische Schiffe außer Stand ferner zu fechten; als er aber endlich von allen Seiten eingeschlossen war, so legte er Feuer in die Pulverkammer, und flog nebst andern Schiffen, die sich an den Bord des seinigen angelegt hatten, in die Luft.

Nachdem der Cardinal Albert, Erzherzog von Oesterreich, die Stelle des Herzogs von Parma ersetzt hatte, und seine Gelangung zu der Statthalterschaft von den Niederlanden

durch eine große Unternehmung bezeichnen wollte, so fieng er im Jahre 1596 an, Calais zu belagern, welchen Ort er auch in kurzer Zeit einnahm. Diese Eroberung war für die Streifereyen zur See sehr vortheilhaft. Die Holländer, welche denselben Einhalt zu thun suchten, legten sich vor Dünkirchen mit vierzehn großen Schiffen vor Anker, und neun andre kreuzten im Meere herum, um diejenigen Schiffe aufzufangen, welche daselbst einlaufen wollten. Calais ward den Franzosen durch den 1598 zwischen Frankreich und Spanien geschlossenen Vergleich wieder gegeben. Der holländischen Escadre ungeachtet liefen die Prisen allzeit glücklich ein, und man focht um so viel beherzter, weil die Gefangenen, die man auf beyden Seiten machte, gehenkt wurden.

Im Jahre 1609 ward zwischen den Spaniern und Holländern ein Stillstand auf zwölf Jahr geschlossen. Als derselbe zu Ende war, so thaten die Kaper nebst neun spanischen Schiffen der Handlung der Holländer allen Abbruch.

Im Jahre 1622 bauete man das Fort Mardyk, um Dünkirchen wider die Anfälle der

Feinde

Feinde in Sicherheit zu setzen. Als der Schiffskapitain Johann Jacobsen von Dünkirchen, welcher das Schiff St. Vincent von ohngefähr hundert und funfzig Mann Matrosen commandirte, in dem nämlichen Jahre, nebst zwey andern Kriegsschiffen, die von zween Spaniern commandirt wurden, aus dem Hafen von Ostende ausgelaufen war, so ward der St. Vincent, ohngefähr vier Stunden drauf, von neun holländischen Kriegsschiffen umringt und beschossen. Seine beyden Gefährten entkamen mit der Flucht. Jacobsen hielt das Gefechte ganz allein dreyzehn Stunden durch aus, schoß zwey feindliche Schiffe in Grund, und beschädigte viele andre; als er aber bis auf drey oder vier Mann an seinem Bord herunter gekommen war, indem die übrigen theils geblieben, theils verwundet waren, und funfzig Mann von den Feinden sich in sein Schiff geworfen hatten, so legte er Feuer in das Pulver und sprengte sich mit ihnen in die Luft. Die Zerschmetterung dieses Schiffes war so schrecklich, daß eines von den holländischen dadurch entmastet wurde, und ein andres beynahe zu Grunde gegangen wäre, und zwar durch das Auffallen einiger großen metallenen Kanonen,

welche

welche in die Luft flogen und auf das Verdeck desselben herabstürzten. Alle übrigen Schiffe waren in einem sehr schlechten Zustande. Es blieben in diesem Treffen über vier hundert Mann von den Feinden. Anstatt, daß dieser Verlust den Muth der Einwohner von Dünkirchen hätte schwächen können, so munterte er sie nur desto mehr auf, ihre Landsleute zu rächen. Die Herren Wandewalle, Vater und Sohn, bemanneten achtzehn Schiffe, welche sich mit andern vereinigten, und mehr als sechs hundert Prisen aufbrachten, unter welchen sechs Kriegsschiffe vom ersten Range waren. Blos von denjenigen Prisen, welche vier von den wandewallischen Schiffen gemacht hatten, betrug der zehende Theil, der dem Könige von Spanien anheim fiel, mehr als hundert tausend Gulden; und ungeachtet der holländischen Escadren, welche den Hafen diesen Krieg über beständig blockirt hielten, zerstörten die Kapers dieser Stadt ihre Fischerey so wohl, als ihre Handlung. Im Jahre 1626 ward der Gewinn von diesen Streifereyen auf mehr als zehn Millionen geschätzt. Im Jahre 1629 nahmen die dünkirchischen Kaper ein und neunzig reich beladene Schiffe weg, ohne

ohne die losgekauften und andern Fahrzeuge zu rechnen, die sie bey Norwegen und an andern Orten verbrannt hatten.

Matthäus Rombout von Dünkirchen, spanischer Viceadmiral, schlug den Admiral, Peter Hein, welcher letztere im Treffen blieb, und von den Holländern gar sehr bedauert ward. Diese waren über ihren beständigen Verlust misvergnügt, und verstärkten ihre Flotte, nachdem sie den Viceadmiral Drop, welcher vor Dünkirchen commandirte, seiner Würden entsetzt hatten, bis auf achtzig Schiffe, um den Hafen gänzlich zu sperren. Als sie sich aber dem Fort Mardyk allzu sehr genähert hatten, so machten die Kanonen ein so gut abgemessenes Feuer auf diese Flotte, daß sie genöthiget war, wieder abzuziehen, nachdem sie viel gelitten hatte.

Nachdem 1635 der Krieg zwischen Frankreich und Spanien war erklärt worden, so nahmen die Dünkirchischen Kaper auf einmal vierzehn französische mit Wein beladene Schiffe weg, und einige Tage hernach brachte

der

der Schiffscapitain Nortman eilf andere auf. Der Admiral Colaert von Dünkirchen, welcher siebenzehn Kriegsschiffe commandirte, verbrannte auf die hundert und funfzig holländische Flibooten, die von einer Escadre begleitet wurden; das Admiralschiff ward selbst mit verbrannt, und das Viceadmiralschiff nach Dünkirchen gebracht. Eine der ansehnlichsten Prisen war unter andern die, welche der berühmte französische Kaper, Namens die Fischotter (*le loutre*), machte, der achtzehn Kanonen an Bord führte. Er hatte siebenzehn Schiffe weggenommen und in Grund gebohrt, nachdem er die größten Kostbarkeiten aus denselben gezogen hatte. Man hatte nämlich in denselben unter andern siebenzehn tausend Gulden, sechs tausend Piastren, hundert und zwey und zwanzig Pfund ungemünztes Silber, einen Koffer voll Silbergeschirr und viel Juwelen, gefunden.

Im Jahre 1636 nahm gedachter Colaert den holländischen Admiral Houtebern oder Holzbein gefangen und brachte ihn nach Dünkirchen. Dieser Colaert hat Spanien sechs

und

und dreyßig Jahr gedienet. Er hat den Feinden hundert und neun Kauffartheyschiffe und sieben und zwanzig Kriegsschiffe weggenommen, und bey verschiedenen Vorfällen über funfzehn hundert Kanonen von ihnen erbeutet. Er ist siebenzehnmal ziemlich gefährlich verwundet worden, und 1637 zu Dünkirchen gestorben. Die große Anzahl der Gefangenen, die man in diese Stadt brachte, veranlaßte die Pest in derselben, an welcher eine große Menge Menschen starben. Auf den Streifereyen waren die Kaper beständig glücklich, obgleich eine von dem Admiral Tromp commandirte Escadre den Hafen blockirte. Im Jahre 1640 erweiterte man die Ringmauern der Unterstadt, damit sich die vielen Einwohner, welche die Stadt nicht mehr fassen konnte, daselbst niederlassen könnten; so viel Menschen wurden durch die dasigen Ausrüstungen von Schiffen dahin gezogen.

Im Jahre 1641 nöthigte Don Pedro von Leon, Generalgouverneur von Dünkirchen, den Viceadmiral, Matthäus Rombout, mit seiner Escadre aus dem Hafen zu

laufen,

laufen, um den Spaniern bey der portugiesischen Empörung zu Hülfe zu eilen. Dieser Commendant, welcher General von den Landtruppen war, konnte die Schwierigkeit, mitten durch eine überlegene Escadre der Feinde durchzulaufen, die sich zwischen der Stadt und Gravelingen befand, nicht beurtheilen. Er wollte die Vorstellungen, die Rombout that, nicht anhören. Dieser war also gezwungen zu gehorchen; er ward aber geschlagen, wie er vorhergesagt hatte, und blieb selbst in dem Treffen nach dem hartnäckigsten Widerstande von der Welt. Ein Theil von seiner Escadre ward weggenommen, und der andere in die Flucht geschlagen. Sein Tod verursachte den Spaniern so viel Betrübniß, als er ihren Feinden Freude machte, deren Schrecken er gewesen war. Ein Abkömmling in gerader Linie von diesem Admiral Rombout hat als Steuermann Seefahrten unter meinen Befehlen gethan.

Als sich der Viceadmiral, Joseph Pieters, im Jahre 1642 mit fünf Schiffen und einer langen Barke auf der Rhede von Vivaros in Spanien befand, so ward er Vormittags um

um eilf Uhr von vier und zwanzig französischen Schiffen und acht Galeeren angegriffen; unter welchen das französische Admiralschiff von sechs und sechszig Kanonen so übel zugerichtet wurde, daß es genöthiget war den Kampfplatz zu verlassen. Das Treffen hörte erst mit der Nacht auf, in welcher sich dieser Dünkirchische Officier mit seinen sechs Schiffen entfernte.

Im Jahre 1645 thaten die Franzosen einen Angriff auf das Fort Mardyk, welches auch nach einer Belagerung von sechs Wochen capitulirte. Allein, der Generalgouverneur von Dünkirchen nahm es, nachdem er alle Matrosen und einige Landtruppen versammlet hatte, in einer Winternacht wieder ein. Im Jahre 1646 ward es nach einer Belagerung von 21 Tagen von den Franzosen vom neuen wieder weggenommen. Unmittelbar darauf erfolgte die Belagerung von Dünkirchen; und der Prinz von Conde machte sich binnen weniger als Monatszeit Meister davon, obgleich der Ort sehr tapfer von dem Marquis von Lede vertheidiget wurde. Denn weil man ihm weder zu Wasser noch zu Lande beystehen konnte,

so war er genöthiget zu capituliren, und er zog mit allen militarischen Ehrenzeichen aus.

Während der innerlichen Kriege von Frankreich nahm der Erzherzog Leopold Dünkirchen im Jahre 1652 wieder ein, und machte den Marquis von Lede, der es vorher so wohl vertheidiget hatte, wieder zum Generalgouverneur davon.

Im Jahre 1656 vereinigten sich die Engländer mit den Franzosen und Holländern, um Spanien zu bekriegen. Die Einwohner von Dünkirchen nahmen nebst denen von Ostende eine ganze englische Flotte von vierzig Schiffen, und einige Tage hernach drey und dreyßig andere Fahrzeuge, weg.

Im Jahre 1657 nahm der Marschall von Turenne mit einigen englischen Truppen das Fort Mardyk ein. Er übergab es den Engländern, welche eine mit vielen Baumaterialien beladene Flotte dahin schickten, um diesen Ort zu befestigen und einigermaßen unüberwindlich

zu

zu machen. Sie legten auch funfzehn hundert Mann zur Besatzung hinein.

Im Jahre 1658 berennte der Marschall von Turenne Dünkirchen, und der König stieß mit einer starken Armee zu ihm. Die Spanier machten unter der Anführung des Don Juan von Oesterreich und des Prinzen von Condé einen Versuch, eine Verstärkung in die Festung zu werfen; allein sie verlohren die Schlacht in den Dünen, und weil der Marquis von Lede, Generalgouverneur der Stadt, an den empfangenen Wunden gestorben war, so capitulirte die Besatzung den 25sten Junii nach einer Belagerung von sechs Wochen. Den folgenden Tag zog die spanische Besatzung heraus. Der König marschirte an dem nämlichen Tage Vormittags hinein, und Nachmittags übergab er diesen Ort den Engländern, unter der Bedingung, daß sie diese Stadt in dem Genusse aller ihrer Freyheiten lassen sollten. Also sah sie sich binnen weniger als eines Tages Zeit wechselsweise unter der Herrschaft dreyer königlicher Mächte. Die Capers von Dünkirchen und Ostende hatten während des

Krieges mehr als zwey tausend fünf hundert Schiffe weggenommen. Die Engländer liessen eine starke Citadelle anstatt des Forts Leon erbauen, und befestigten die Stadt gar sehr, welche im Jahre 1662 den Franzosen durch Vermittelung des Grafen von Estrades für eine Summe von fünf Millionen verkauft ward. Der König hielt daselbst den 2ten December seinen Einzug, bestätigte die alten Privilegien und begnadigte alles, was in diesen Hafen ein- oder ausgehen würde, mit gewissen Freyheiten. Im Jahre 1665 arbeitete man an neuen Festungswerken eben so wohl als an der Citadelle. Im Jahre 1680 legte man den Grund zu den Forts Risban, Verd und de Bonne esperance am Ende der Hafendämme, welche zugleich verbessert und weit ins Meer hinaus verlängert wurden. Der König kam oft dahin, um diese Arbeiten, welche zehn bis eilf Jahr währten, zu besehen. Das Bassin ward im Jahre 1686 angelegt.

Im Jahre 1688 führte Frankreich mit den Holländern, Engländern und Spaniern Krieg. Während dessen thaten die Dünkir-

chischen

chischen Kaper beträchtlichen Schaden. Herr Bart, welchem im Jahr 1689 aufgetragen war, eine Flotte von vierzehn Kauffarthenschiffen zu begleiten und nach Havre de Grace zu bringen, führte eine Fregatte von acht und zwanzig Kanonen, und Herr Forbin, der unter ihm stund, eine andere von sechszehn Kanonen. Sie stießen auf zwey englische Schiffe von acht und vierzig und zwey und vierzig Kanonen, mit welchen sie ein so langes Gefechte aushielten, daß sie den Kauffarthenschiffen Zeit gaben, an den Ort ihrer Bestimmung zu kommen. Weil sie aber beyde verwundet waren, und hundert und vierzig Mann von ihren Leuten verloren hatten, auch ihre Schiffe von vornen bis hinten mast- und seegellos waren, so wurden sie zu Gefangenen gemacht. Der Verlust der Engländer war so groß, daß die Reihe ihrer Schiffe zu commandiren einen Hochbootsmann traf, weil alle Officiers in dem Treffen geblieben waren. Die beyden französischen Capitains entkamen einige Zeit hernach aus ihrer Gefangenschaft in England. Der erstere rüstete einen Kaper aus, und machte viele Prisen von den Feinden. Er rich-

richtete den Fischfang der Holländer gänzlich zu Grunde, und that mit sieben Fregatten eine Landung auf England in der Gegend von Newcastle, verbrannte daselbst zwey hundert Häuser, und brachte für fünf hundert tausend Livres Prisen nach Dünkirchen zurück. Einige Tage hernach lief er mit drey Fregatten aus, durchkreuzte das Nordmeer, bemächtigte sich in demselben einer holländischen Flotte, die von drey Kriegsschiffen begleitet wurde, schlug diese letztern, nahm eines von ihnen gefangen und trieb die beyden andern in die Flucht, nachdem er sie sehr übel zugerichtet hatte. Er kam hierauf mit der ganzen Flotte, welche mit Korn, Gerste, Eisen, Theer, u. d. g. beladen war, wieder nach Dünkirchen zurück.

Nachdem Frankreich im Jahre 1694 einen großen Vorrath von Getreide in Norden hatte aufkaufen lassen, so bekam Herr Bart Befehl, einer Flotte von hundert und etlichen Seegeln mit sechs Fregatten entgegen zu gehen. Diese Flotte, welche zum Theil von drey schwedischen und dänischen Schiffen begleitet wurde, war den 28sten Junii von dem

Contre-

Contreadmiral Hidde Vries, der eine Escadre von acht Kriegsschiffen commandirte, bey Texel weggenommen worden. Als aber Bart den 29sten Junii diese Flotte erblickte, so griff er die Holländer mit so großer Heftigkeit an, daß er sich in weniger als einer halben Stunde Zeit des Admiralschiffs von acht und funfzig Kanonen, eines andern Schiffes von funfzig und eines dritten von sechs und dreyßig Kanonen bemächtigte. Die fünf übrigen waren sehr übel zugerichtet, und retteten sich mit der Flucht. Er nahm also die ganze Flotte wieder weg, und brachte die drey Kriegsschiffe nebst dreyßig von den Kauffartheyschiffen nach Dünkirchen. Der übrige Theil der Flotte lief in verschiedene französische Häfen ein. Der Contreadmiral starb nicht lange nach seiner Ankunft an seinen Wunden. Dieser Frankreich zur Zeit eines ausserordentlichen Getreidemangels geleistete Dienst bewegte den König, dem Herrn Bart einen Adelbrief zu geben, nachdem er einige Zeit vorher wegen anderer grossen Thaten mit dem St. Ludwigskreuze war beehret worden.

Den 11ten August 1695 machten die Feinde einen Versuch, mit einer Flotte von hundert und vierzehn Seegeln unter den Befehlen des Admirals Barklay, die Stadt zu bombardiren. Sie schickten viele mit Feuergeräthe versehene Branders dahin, um die Forts und Hafendämme zu verbrennen; allein sie wurden durch das starke und wohl gerichtete Feuer von den Forts und durch die Wachsamkeit des Herrn Derlingue, welcher die Seemacht commandirte, zurückgetrieben. Dieser nämlich ließ verschiedene Schaluppen auslaufen, um die mit Kunstfeuern beladenen und auf die Forts und Hafendämme gerichteten Branders zu rudern, und sie von ihrer Richtung zu entfernen, indem er sie nach Gegenden buchsiren ließ, wo sie ausbrennen konnten ohne Schaden zu thun. Herr Bart commandirte in dem Fort de Bonne esperance, und der Herr von Sainte Claire im Chateau verd. Die Feinde warfen, von früh um acht Uhr an bis Abends um sieben Uhr, mehr als zwölf hundert Bomben und eine große Menge Carcassen, ohne einigen Schaden zu thun. Zehn Bomben fielen in das Fort Risban, wo sie

einen

einen Officier tödteten. Eine andere Bombe welche in das Fort Verd fiel, that weiter nichts, als daß sie ihre Höhlung machte. Als eine von den feindlichen Fregatten während der Ebbe auf einer Sandbank gestrandet war, so gieng Herr Derlingue mit seinen Schaluppen dahin, machte die Mannschaft zu Kriegsgefangenen, und zündete, ungeachtet des Kanonenfeuers der Feinde das Schiff an. Diese Unternehmung kostete den Feinden viel, ohne einigen Vortheil davon zu haben. Ein Jahr vorher hatten sie schon den nämlichen Versuch gemacht.

Im Jahr 1696 lief Herr Bart von Dünkirchen aus, und nahm im Nordmeere eine holländische Flotte von hundert und sechs Seegeln weg, von denen sich ein und sechszig wieder loskauften, nachdem er vorher fünf Kriegsschiffe, welche jene begleiteten, geentert und erobert hatte. Im Jahr 1697 ward er Oberbefehlshaber von einer Escadre, und seegelte den 5ten September eben desselben Jahres mit sechs Schiffen und einer Fregatte ab, um den Prinz von Conti nach Polen zu brin-

gen. Ungeachtet einer weit überlegenen feindlichen Escadre, die ihm aber nicht beykommen konnte, kam er den 26sten vor Danzig an, und brachte diesen Herrn den 11ten November darauf wieder nach Dünkirchen zurück, weil nichts mit den Hoffnungen übereinkam, welche die Polen diesem Prinzen gemacht hatten. Mittlerweile ward der Friede zu Ryswyk geschlossen. Diesen Krieg über hatten die Kapers von Dünkirchen für mehr als zwey und zwanzig Millionen Prisen von den Feinden gemacht.

Im Jahre 1701 fieng der Krieg wieder an, und man erbauete das Fort Blanc. Als nun Herr Bart Befehl erhalten hatte, eine Escadre auszurüsten, so griff er das Werk mit so vieler Emsigkeit an, daß er den 27sten April 1702, in einem Alter von zwey und funfzig Jahren, an einem Seitenstechen starb, und von Jedermann bedauert ward. Sein Sohn Andreas trat in die Fußtapfen seines Vaters, und that sich besonders unter dem Herrn von St. Pol hervor, welcher eine Escadre in dem Nordmeere commandirte; wie auch unter

dem

dem Herrn von Forbin, welcher an die Stelle des von St. Pol kam, als dieser 1705 in einem Treffen blieb, in welchem die Schiffe, die er commandirte, völlig die Oberhand behielten. Herr Bart gelangte durch seine geleisteten Dienste bis zur Würde eines Viceadmirals.

Nachdem 1712 Friede worden war, so wurden die Schleusen, die Forts und Festungswerke von Dünkirchen geschleift und niedergerissen. Diesen Krieg über brachten die Einwohner von Dünkirchen ein tausend sechs hundert und vierzehn Prisen dahin, welche über dreyßig Millionen eingetragen haben, ohne diejenigen zu rechnen, die in andern französischen Häfen sind aufgebracht worden.

Im Jahre 1714 ward der Canal und der Hafen von Mardyk gegraben, um das Wasser aus dem Lande abzuführen. Dieser Hafen ist eine halbe Meile von Dünkirchen westwärts, von der Seite des alten Mardyk. Man legte daselbst zwo Schleusen an, so daß große Schiffe durchgehen konnten; allein 1717 ward

ward die größere niedergerissen, und man unterhielt nur die kleinere, welche sechszehn Fuß breit war, um das Wasser ablaufen zu lassen. Vermittelst dieses Canals, welcher bis nach Dünkirchen reichte, setzte man die Handlung, ungeachtet des Widerstandes von Seiten der Engländer fort, allein mit großen Kosten. Man hatte einen davon queer vor dem Hafen, zwischen der Stadt und der Citadelle, aufgeworfen: als aber das Meerwasser bey einem gewaltigen Sturme mit allzu großer Heftigkeit daran schlug, so ward er den 31sten December 1719 durchbrochen und gänzlich mit fortgerissen. Im Jahre 1744 fieng man an daselbst zu schiffen; man bauete Forts und Hafendämme von Faschinenwerk; und man führte einen Wall von Rasen um die Stadt herum: allein nach dem Frieden von 1748 wurden die Forts wieder geschleift. Nach diesem Frieden zog man auch einen Graben, um das Wasser aus dem Stadtgraben abzuleiten, welches in demselben stinkend ward. Im letzten Kriege ward der Canal von Wynoxberge und das Bassin wieder hergestellt, und man errichtete am Ufer des Meers Forts von Faschinen-

schinenwerk. Allein, nach dem Frieden hat man die Forts, das Bassin und den Graben wieder geschleift und zerstört, und blos den bergischen Canal zum Ablaufen des Wassers im Stande erhalten.

Abfahrt von Dünkirchen.

Den 24sten September früh um neun Uhr brach ich von der Rhede vor Dünkirchen auf, indem ich zwey Drittheile Fluth und schwache Südostwinde hatte, um durch den Canal nach Brest zurückzuseegeln. Wir steuerten anfangs nach West gen Norden und Westnordwest, um ausserhalb der Rhede zu kommen, die sich in Osten und Westen mit den Spitzen von Braeck endiget. Daß man sich auf der Westseite des Braecks befindet, erkennet man daran, wenn man den Glockenthurm von Petite Sainte hinter dem Baak von Mardyk hat; so wie man auch abnehmen kann, daß man sich auf der Ostseite des Braecks befindet, wenn man den St. Catharinenthurm vor den bergischen Thürmen hat. Wenn man durch die westliche Durchfahrt von der Rhede ausgelaufen ist, und sich in den Pas de Calais begeben will, so muß man

man nach Westnordwest und Nordwest gen Westen steuern, um dem Snow, einer Bank, welche abtrocknet und die man zur Linken lassen muß, auszuweichen; auch muß man sich nicht weiter nach Norden wenden, als bis Nordwest gen Westen, damit man nicht auf den Breban komme, auf welchem in gewissen Gegenden bey der Ebbe nur drey Fuß Wasser bleiben: da man hingegen keine Gefahr lauft, wenn man nach Westnordwest und Nordwest gen Westen seegelt. Daß man aus allen Sandbänken heraus, das heißt, auf der Westseite derselben ist, erkennet man daran, wenn man den Thurm von St. George, welcher oben flach ist, hinter einem kleinen Sandhügel hat, der wie eine Insel aussiehet; oder vielmehr, wenn man den großen Thurm von Gravelingen nach dem Compasse in Süd gen Westen hat. Den 24sten zu Mittage befand ich mich in dieser Stellung; der Wind war schwach, weil ich aber die Ebbe hatte, so konnte ich doch meinen Lauf fortsetzen. Der Fluthwechsel beträgt bey Dünkirchen zwölf Stunden; zwölftehalb Stunden bey Calais, und drey Stunden mit-

ten

ten im Pas de Calais. Nachmittags um sechs Uhr nahm ich meinen Lauf nach Westen, und hatte alle Seegel aufgespannt, indem die Winde beständig schwach aus Südost kamen. Um sechs Uhr sah ich das Vorgebirge Grines in Süden 4 Grade nach Westen, in einer Entfernung von drey Meilen, und das Schloß von Dover in Nordnordwest, in einer Entfernung von vier Meilen; und von hier setzte ich meinen Weg weiter fort, indem ich nach West gen Süden und Westsüdwest steuern ließ.

Den 25sten bey anbrechendem Tage war ich fünf Meilen von der Küste von England, und meiner Rechnung nach sollte ich acht Meilen davon entfernt seyn. Die Fluth, die wir von Abends sieben Uhr bis um zwölf Uhr gehabt hatten, hatte uns unstreitig nordwärts gezogen. Zu Mittags blieb mir das Vorgebirge

gebirge Beahey *) an der Küste von England nach dem Compasse in Norden, in einer Entfernung von fünftehalb Meilen; und ich beobachtete 19 Grad 52 Minuten Abweichung der Magnetnadel. Von zwölf Uhr zu Mittage bis um zwey Uhr kamen die Winde schwach aus Südsüdwest, und ich hielt den Strich von Westen: nachdem sich aber die Winde um zwey Uhr nach Westen gewendet hatten, und das Meer mit der Ebbe ablief, so richtete ich meinen Lauf nach Südsüdwest. Um sechs Uhr sah ich das Vorgebirge Beahey in Nordnordost, in einer Entfernung von acht Meilen. Als ich um sieben Uhr eine völlige Windstille und Fluth hatte, so warf ich einen kleinen Anker sechs und zwanzig Faden tief, in einen kiesigten Grund mit zerbrochenen Muscheln. Hierauf ließ ich die Logleine auswerfen, vermittelst welcher ich erkannte,

*) Beaheyhead auf den englischen Karten ist eben das Vorgebirge, welches auf den französischen Bevezier genennet wird.

kannte, daß die Fluth drey Knotenlängen machte. Um eilf Uhr kamen die Winde aus Südsüdwest, da ich denn die Anker lichten und nach Westen steuern ließ.

Den 26sten zu Mittage bekam ich die Spitze von Barfleur zu Gesichte, welche mir in einer Entfernung von sieben Meilen in Südwest gen Westen lag. Ich beobachtete funfzig Grad Breite, und befand mich drey Grad achtzehn Minuten westlicher Entfernung vom parisischen Mittagszirkel. Nachmittags um drey Uhr, da die Winde ziemlich schwach aus Süden kamen, steuerte ich nach West gen Norden und Westnordwest, wobey ich alle Seegel ausgespannt hatte. Um fünf Uhr, als ich den Anfang der Fluth hatte, ließ ich einen Wurfanker sieben und dreyßig Faden tief, in einem aus kleinen Kieseln und Muschelstücken bestehenden Grund fallen. Nachdem ich Anker geworfen hatte, so hatte ich das Vorgebirge la Hague in Südsüdwest 5 Grade nach Westen, in einer Entfernung von sechs

Meilen. Um halb acht Uhr machte die Fluth fünf Knotenlängen.

Als um acht Uhr mein Anker in der Mitte des Stabes abgebrochen war, so zog ich alle meine Seegel auf, und ließ zu gleicher Zeit die Grelings aufwinden. Ich steuerte nach West gen Norden, um das Vordertheil dem Strome entgegenzustellen. Um zehn Uhr richtete ich meinen Lauf nach Westnordwest und Nordwest gen Westen, um mich nicht den Casquets zu nähern; und als ich um zwölf Uhr die Feuer auf den Casquets sehr deutlich sehen konnte, so ließ ich westnordwestwärts steuern. Früh um vier Uhr nahm ich meinen Lauf nach Westsüdwest; und als die Winde um sieben Uhr aus Südost kamen, so ließ ich südwestwärts arbeiten, um der Küste von Bretagne nahe zu kommen. Den 27sten zu Mittage beobachtete ich 49 Grad 30 Minuten Breite, und ich befand mich unter dem sechsten Grad drey Minuten der Länge. An dem nämlichen Tage bemerkte ich beym Aufgange der

Sonne

Sonne 19 Grad 45 Minuten Abweichung der Magnetnadel. Nachmittags um vier Uhr richtete ich meinen Lauf südwestwärts, indem wir frischen Südostwind und ein ruhiges Meer hatten. Als ich um vier Uhr Land sah, an welchem ich meinen Lauf längst hinnahm, so hielt ich den nächstmöglichsten Strich, um es noch vor der Nacht zu erkennen. Um sechs Uhr erblickte ich die größte von den sieben Inseln in Südsüdost, in einer Entfernung von vier Meilen. Ich wendete mich hierauf nach Westen und hielt diesen Strich die ganze Nacht hindurch, jedoch mit schwachen Seegeln.

Den 28sten früh um fünf Uhr seegelte ich am Lande hin; und um sieben Uhr war ich auf der Mittagslinie von Abrevrack. Ich fuhr fort längst an der Küste hin zu laufen, und um neun Uhr kam ich in den Four. Weil ich hier die Winde mir zuwider fand, so lavirte ich bis um eilf Uhr; da mich denn die Fluth nöthigte, einen kleinen Anker sechs und zwanzig Faden tief

in

in einen kiesigten Grund eine Meile weit südwestwärts von der Klippe zu werfen, welche le Four genennet wird. Nachmittags um fünf Uhr lichtete ich den Anker; die Nacht aber nöthigte mich, bey le Blanc Sablon mich wieder vor Anker zu legen.

Den 29sten früh um sieben Uhr, als ich schwache und veränderliche Südwinde hatte, machte ich mich wieder seegelfertig, und lief mit seitwärts gerichtetem Borde zwischen der großen und kleinen Vinotierre durch. Abends um sechs Uhr legte ich mich auf der Rhede von Brest vor Anker; und den folgenden Tag lief mein Schiff in den Hafen, um die Mannschaft wieder an Land zu bringen.